REC'D SEP 1 1937

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 227 (7193) | 18 августа 1937 г., среда | ЦЕНА 10 КОП.

СЕГОДНЯ НАРОДЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ПРАЗДНУЮТ ДЕНЬ АВИАЦИИ.

Большевистский привет гордым соколам нашей родины, отважным советским летчикам, которые должны летать выше всех, дальше всех и быстрее всех.

Слава бесстрашным героям, сталинским питомцам, завоевавшим Северный полюс, совершившим исторические перелеты из Москвы в Северную Америку!





Участники двух беспосадочных перелетов Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки. Слева направо: товарищи Байдуков, Беляков, Чкалов, Данилин, Юмашев и Громов.

Фото М. Калашникова.

АВИАЦИЯ СОЦИАЛИЗМА

День авиации крепко вошел в быт и сознание советского народа, стал традиционным, любимым праздником в нашей прекрасной стране. Мы по праву считаем себя великой авиационной державой, крылатым народом, народом бесстрашных, героических летчиков.

Авиация страны социализма — подлинно народная авиация и по своей массовости и по тем целям и задачам, которым она служит. Гордое племя советских летчиков вышло из народа, воспитано большевистской партией, товарищем Сталиным. Слава о советской авиации несется от края и до края нашей родины, гремит по всему земному шару.

Богат и славен нынешний авиационный год. До двух десятков рекордов вписано советскими летчиками в международную таблицу соревнований на скорость, дальность, высоту. И непревзойденными рекордами, триумфом Советского Союза являются изумительные по искусству пилотажа полеты на Северный полюс и поражающие своим бесстрашием перелеты из Москвы в Северную Америку отважных экипажей, возглавляемых Валерием Чкаловым и Михаилом Громовым. Эти полеты высятся над миром, как самые выдающиеся научные события XX века, открывающие новую эру в истории покорения природы человеком. Сбываются лучшие мечты человечества: сближаются народы и страны, расширяются границы познания, подчиняются стихийные силы природы... И пальма первенства в этих научных достижениях принадлежит сынам великого советского народа.

Каков народ, таковы и летчики его. В тысяча девятьсот тридцать седьмом году Советский Союз вновь показал миру, на что способны люди страны социализма, творцы своей собственной судьбы. Все прогрессивное человечество склонило голову перед героизмом и мужеством советских летчиков, обладающих духом оптимизма и высокой морали, завоевывающих полюс, соединяющих великие континенты.

Образ советского авиатора ассоциируется с образом человека передового, носителя культуры и цивилизации. О каких же подвигах, вкладах в науку, в мировой прогресс могут говорить фашисты?.. Палачи и человеконенавистники, «герои» Герники, трусливые рыцари бомбежек беззащитных городов и селений, — они вызывают гадливое чувство и проклятие.

Советские летчики — это не герои на час. Они плоть от плоти, кровь от крови своего народа, своей большевистской партии, которая воспитала в них черты, свойственные передовому человеку нашей страны, — решительность, настойчивость в деле достижения цели, твердость характера, ломающие все и всякие препятствия. В закономерности подвигов наших летчиков отражена закономерность движения страны, мощной индустриальной державы, победоносно строящей социализм. У нас не было авиационной промышленности. Мы начали с нуля. Волею партии и правительства мы создали великолепную авиационную индустрию, воспитали тысячи отважных летчиков.

Два с лишним десятилетия назад гений Ленина увидел в электричестве и воздухоплавании стимулирующие начала крупнейших переворотов в области техники. В 1914 году, изучая первые шаги авиации, Ленин писал о **веке аэропланов, электричества и автомобилей.** Советский Союз, создав за годы сталинских пятилеток первоклассную социалистическую индустрию, уверенно шагает вперед, на уровне века. Самолетостроение — высший класс современной науки и техники. Преодолевая все трудности, стоявшие на нашем пути, борясь с врагами всех мастей и оттенков, мы завоевали этот класс, мы выдержали экзамен на зрелость.

Для советской авиации нет пределов. Но кому много дано, с того много и спросится. Большевикам чуждо зазнайство. Нашим конструкторам и летчикам чужды техническое чванство и самоуспокоенность. Чем больше успехов, тем больше новых задач. Жгучая проблема современности — летать выше, дальше и быстрее всех — требует напряженной борьбы за высокое качество материальной части авиации, за высокий класс мастерства летчиков, неустанных поисков конструкторской мысли.

Перед нами стоит много будничных, больших и малых задач. Работникам гражданской авиации надо с большим рвением и энергией работать, чтобы она не была отсталой отраслью народного хозяйства. Все возможности для хорошей работы у них есть, — требуется лишь политическая целеустремленность, большевистский стиль в работе, подлинное руководство делом, неукротимая воля к победе. Много шумихи, трескотни и беспечности в работе Осоавиахима, в частности Центрального аэроклуба. Именно это мешает комсомолу с большевистской настойчивостью готовить летные кадры, в которых страна нуждается, как в воздухе.

Чем сильнее наша авиация, тем крепче оборонная мощь страны. Что воодушевляет советских летчиков, что рождает в них творческие, героические стимулы? Любовь к родине, преданность делу социализма, — именно это окрыляет сталинских питомцев, двигает их на подвиги. Где бы они ни летали — в Арктике, над полюсом — всюду они чувствуют ласку и заботу большевистской партии, товарища Сталина, внимание и поддержку родины, которая бережет их жизни, радуется их достижениям. Они знают, что никогда не останутся одинокими, что в случае нужды государство придет им на помощь. Эта твердая уверенность в конечной победе коротко и сжато выражена в словах Водопьянова, атаковавшего Северный полюс: «У меня за спиной сила, мощь: товарищ Сталин не бросит человека!»

Велика и нерушима любовь летчиков к партии, к Сталину. Образ Сталина вдохновляет наших гордых соколов. В нем они видят своего отца, учителя и друга, который является для них источником идей, мужества, смелости и творчества.

Наши рядовые летчики, из которых выйдут будущие герои, учатся сочетать большую смелость и отвагу со знанием и умением. В них мы видим прообраз героев в грядущих схватках с фашизмом. Когда Михаила Громова спросили в Лондоне, имеет ли развитие трансполярного воздушного пути военное значение, советский летчик ответил, что ножницы обычно являются простым мирным средством, но, в случае необходимости, они могут быть использованы как оружие!

Да, враги не застанут нас врасплох. С земли и неба их ждет сокрушающий удар. Мы стоим на страже мира. Но, «если на Россию обрушится нашествие, мы встретим врага, как один человек». Так говорил Ленин. Так говорит и думает каждый честный и преданный родине человек, каждый рядовой летчик — настоящий и будущий герой страны социализма.

ВОЙНА ЯПОНИИ ПРОТИВ КИТАЙСКОГО НАРОДА

УСПЕХИ КИТАЙСКИХ ВОЙСК В ШАНХАЕ

Японцы выбиты из ряда позиций. — Китайские пулеметчики уничтожили японский десантный отряд в Усуне.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Вчера, в 13 часов, китайским командованием выпущено официальное сообщение, в котором указывается:

В 7 часов утра 16 августа китайские части заняли женскую школу «Айго» и среднюю школу «Юэдун» и продвигаются дальше по направлению к штабу японских военных сил в Хонкью.

В результате обстрела китайской тяжелой артиллерией сильно разрушено здание японского военно-морского ведомства.

Японские войска, расположенные на текстильной фабрике «Кунда», совершили атаку на китайские позиции на Чунцзян-Род, но, понеся большие потери, отступили.

В 9 часов утра не менее 20 японских самолетов бомбардировало китайские войска в северном секторе в районе Инсянкан, однако бомбардировка не принесла ущерба. Преследуемые китайскими самолетами, японские самолеты скрылись. В 8 час. утра не менее 20 японских самолетов пролетело *над Нансяном (западнее Шанхая)* и сбросило несколько бомб, которые не причинили вреда.

В 8 час. 20 мин. в Шанхае произошел серьезный бой между китайскими и японскими самолетами. Бомбардировкой японских самолетов на Янцзыпу разрушено несколько зданий. На крышах ряда магазинов в районе Хонкью японцами установлены зенитные орудия.

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает из Шанхая, что бои возобновились сегодня ранним утром.

Японский крейсер «Идзумо» открыл по городу артиллерийский огонь, передвигаясь вверх по реке. Несмотря на дождливую погоду, в бой вступили китайские самолеты, которые, прорываясь через облака, пытались бомбардировать «Идзумо», но были отогнаны японской зенитной артиллерией.

Бой идет по всей набережной. Взорван японский торпедный катер на расстоянии около километра от японского флагманского судна «Идзумо». Китайские самолеты, парящие над местом боя, обстреливаются огнем японской зенитной артиллерии.

Шанхайский корреспондент агентства Рейтер сообщает, что в результате бомбардировки китайскими самолетами японского флагманского судна «Идзумо» 5 японских моряков убиты и 5 серьезно ранены.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Агентство Сентрал Ньюс сообщает, что китайские войска начали наступательные действия с твердым намерением выбить японцев с важных стратегических позиций до прибытия новых японских подкреплений. Не будучи в состоянии противостоять сильному артиллерийскому обстрелу и воздушной бомбардировке, японские войска, занимавшие текстильную фабрику «Кунда», где концентрировались их главные силы, 16 августа, в 8 час. 15 мин. утра, начали отступление. В качестве временной штаб-квартиры японские войска избрали текстильную фабрику «Юпин».

В районе Инсянкан китайские войска также достигли значительного успеха. Японцы отступили к югу на Хопзянь-Род.

Под прикрытием сильного артиллерийского огня 16 августа утром японские моряки пытались высадиться в Усуне. После получасового боя десантный отряд был уничтожен огнем китайских пулеметов. Одновременно китайские самолеты подвергли жестокой бомбардировке японские канонерки, находящиеся на рейде в Усуне.

В полдень 16 августа китайские войска, с рассвета бомбардировавшие казармы японского десанта, заняли Хонкью-Парк.

Под артиллерийским обстрелом японцы оставили казармы и отступили на улицу Диксвел-Род, где они заняли под временные казармы помещение японской начальной школы.

Ожесточенный бой в районе Хонкью, на улицах Бродвей и Уорд-Род произошел между 8 и 11 часами вечера 16 августа. После полуночи ожесточенные бои начались в районе Путуп и у реки Ванпу.

ШАНХАЙ, 16 августа. (ТАСС). По сведениям китайской прессы, японцы установили зенитные орудия на крышах зданий «Иокогама спеши банк» и «Ниссин стимшип компани». Оба помещения расположены на Банде, на территории международного сеттльмента.

Китайские летчики сбили 16 японских самолетов

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Агентство Сентрал Ньюс в официальном сообщении приводит подробности действий авиации за вчерашний день.

Китайскими летчиками было сбито 16 японских бомбардировщиков. Это цена, которую заплатили японцы за ряд воздушных налетов на Нанкин, Наньчан, Ханчжоу, Аньцин и Гуандэ. Китайская авиация потеряла 5 истребителей, сбитых японскими самолетами в провинции Чжецзян. Шестой китайский самолет был подбит в Нанкине.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Агентство Сентрал Ньюс передает подробности воздушной бомбардировки Нанкина. Столица Китая после полудня 15 августа была подвергнута воздушной атаке японских бомбардировщиков. В 13 часов 15 минут завыли сирены, предупреждавшие население о предстоявшей воздушной атаке. В 13 час. 45 мин. две группы японских бомбардировщиков появились над городом. Китайская зенитная артиллерия открыла огонь по вражеским самолетам. Свыше 10 китайских истребителей поднялось в воздух навстречу врагу. Воздушная бомбардировка продолжалась 3 с половиной часа. Точным огнем китайской зенитной артиллерии было сбито 6 японских самолетов. Летчики взяты в плен.

Японский налет причинил Нанкину незначительные повреждения. Во время воздушного боя слегка поврежден один китайский самолет. Один китайский пилот ранен, один — пропал без вести.

В Нанкине объявлено осадное положение.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Во время вчерашнего вторичного воздушного налета на Нанкин было сбито 11 японских самолетов.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Корреспондент агентства Сентрал Ньюс сообщает, что сбитый во время атаки Баодина 14 августа японский самолет был доставлен в разобранном виде в Шанхай. Тысячи жителей, несмотря на проливной дождь, пришли посмотреть на этот военный трофей.

ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦИК СССР

Вчера на заседании Президиума ЦИК Союза ССР состоялось вручение орденов. Горячо приветствуемые всеми присутствующими, к столу председательствующего тов. М. И. Калинина подходят один за другим награжденные за выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва—Волга.

Награды получили инженеры, прорабы, начальники различных участков строительства, мастера, а также работники Ковровского экскаваторного завода, Харьковского электромеханического и других заводов, поставлявших каналу первоклассное оборудование.

Тов. Квесис К. К., инспектор технической инспекции строительства канала, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, от имени группы строителей произносит краткую речь. Он горячо благодарит партию и правительство за высокую оценку их работы.

— Замечательный канал Москва—Волга, — говорит тов. Квесис, — построенный руками молодых советских специалистов из советских материалов, вырастил крепкий строительный коллектив. Уходя на новую стройку, мы заверяем товарища Сталина, что будем и там завоевывать новые победы.

В зале вспыхивают овации в честь товарища Сталина, с именем которого связаны победы строителей канала.

За выдающиеся успехи в боевой, политической и технической подготовке соединений, частей и подразделений РККА получила ордена группа военных работников. Награжденный орденом Красного Знамени старший лейтенант тов. Ерлыкин произносит горячие слова благодарности.

— Мы, воспитанные партией Ленина—Сталина, — заявляет он, — готовы выступить на защиту своей страны по первому зову правительства.

Заключительные слова тов. Ерлыкина, провозглашающего здравицу в честь товарищей Сталина, Ворошилова, Калинина, вызывают бурные аплодисменты и овацию.

Вместе с военными работниками получают ордена Красной Звезды за успешное и самоотверженное выполнение специального производственного задания матрос тов. Титоренко В. Д. и моторист тов. Фомин В. И.

Награду получили за выдающиеся личные успехи по овладению боевой и политической подготовкой военно-воздушных сил РККА старший лейтенант тов. Миколайтис В. П. и за выдающиеся заслуги в развитии советского планеризма и за большие достижения по дальности полета на планере тов. Расторгуев В. Л.

Затем были вручены ордена группе работников Народного комиссариата внутренних дел и другим товарищам, награжденным за заслуги перед социалистической родиной.

М. И. Калинин, вручив ордена, поздравил товарищей с получением высокой награды и пожелал им дальнейших успехов в их практической работе.

* * *

Президиум ЦИК на том же заседании принял совместные с Совнаркомом СССР постановления: о повышении норм оплаты суточных и квартирных при служебных командировках и о порядке финансирования агротехнических и зоотехнических мероприятий по коневодству.

Президиум ЦИК также утвердил отчет Центральной Комиссии по организации и распоряжению фондом имени В. И. Ленина помощи беспризорным детям за 1936 год. Короткое сообщение по этому вопросу сделал тов. М. И. Калинин. Общий фонд имени В. И. Ленина на 1 января 1937 года выражался в сумме 98.321.765 руб. 39 коп.

ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕЛЕТОВ МОСКВА — СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

В течение 17 августа вновь очень неясно слышалась работа радиостанции, которая может принадлежать самолету «Н-209». Разобрать ничего не удалось. Наблюдения будут продолжаться.

Самолет «Н-2» тов. Задкова быстро продвигается на север. Утром 17 августа он из Марково через Анадырь прилетел в бухту Провидения. Дальнейший полет в Уэллен пришлось отложить из-за густого тумана, не позволяющего садиться в гористой местности Чукотского полуострова.

В Красноярске закончена подготовка к полярному полету двухмоторного самолета «Н-207» тов. Грацианского, который направляется на о. Диксон, чтобы вместе с самолетом «Н-206» тов. Головина, заканчивающего в Казани установку добавочной радиостанции, также принять участие в поисках. (ТАСС).

РОЗЫСКИ САМОЛЕТА «Н-209»

ФЕРБЕНКС, 16 августа. (Спец. корр. «Правды»). Работы по розыскам самолета Леваневского встречают живое участие населения Аляски, искренне озабоченного положением как самого Леваневского, так и его товарищей. Местная газета «Фербенкс дейли ньюс майнер» пишет сегодня в передовой статье:

«СССР показал свою готовность и способность оказать в труднейших условиях Севера помощь отважным пилотам. Американское правительство предоставило для этой цели связь и службу погоды. Нет сомнения, что все человеческие возможности будут использованы для того, чтобы найти и спасти советских летчиков. Все организации на Аляске будут всеми средствами помогать спасению».

Газета отмечает, что Маттерн хочет ответить услугой за услугу Леваневскому, который в свое время оказал ему помощь. Маттерн сегодня проверял моторы своей машины в пробном полете. Самолет-заправщик «Форд», который в воздухе снабдит горючим самолет «Локхид» Маттерна в его дальнем полете к полюсу, уже вылетел из Лос-Анжелоса.

Сегодня в Фербенкс прилетел из Сиэттля инженер Вартаньян. В Фербенксе теперь четыре советских гражданина. Местное население оказывает советским представителям всяческое содействие в организации розысков самолета Леваневского.

Л. Хват.

ПРИВЕТСТВИЕ ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ

ГРУППЫ ИСПАНСКИХ ДЕТЕЙ, НАХОДИВШИХСЯ НА ОТДЫХЕ В ПИОНЕРСКОМ ЛАГЕРЕ «АРТЕК» В КРЫМУ

Дорогой и любимый вождь
и отец мирового пролетариата
товарищ Сталин!

В то время, когда наша дорогая родина—Испания охвачена ужасами войны, навязанной и спровоцированной фашистами-интервентами из Германии и Италии, когда наши отцы и братья сражаются за свободу и независимость нашего народа, мы, группа испанских ребят, привезенная по Вашей личной инициативе в гостеприимный и чудесный Советский Союз, скоро смогла забыть ужасы и страдания, причиненные нам войной.

Четыре месяца мы находились в известном пионерском лагере «Артек», в живописном уголке Крыма на берегу Черного моря.

Жизнь наша проходила как в сказке: мы окружены любовью и лаской, мы физически окрепли и поправились и приобрели многие культурные и полезные навыки: научились играть в волейбол, городки, заниматься физкультурой, изучили винтовку, противогаз, научились стрелять, оказывать первую медицинскую помощь. Собирали коллекции камней, растений, насекомых, научились работать в технических кружках, особо полюбили делать различные авио-модели. Мы жили это время так, как никогда не мечтали. Завязали нежную и тесную дружбу с советскими пионерами. Вместе с ними совершили ряд замечательных экскурсий-походов в интересные места Крыма.

Мы мечтаем о том, как в Москве много и прилежно будем учиться. Мы верим, что можем приобщиться к совершенно новой культуре, что мы приобретаем такие знания, которые подготовят из нас крепких борцов за свободу и счастье всех трудящихся.

Мы знаем, что многие из нас из-за войны в нашей стране совершенно неграмотны и малокультурны, но это нас теперь не пугает, так как мы находимся на родине рабочих всего мира, где все нам помогают и любят нас.

Наша благодарность Вам за все, что делается для нашей страны и для нас, детей, — беспредельна и как единственный ответ с нашей стороны, мы даем торжественное обещание Вам, что будем хорошо учиться и что наше поведение и дисциплина будут безупречны.

У нас есть одно желание, одна мечта, это видеть Вас, чтобы лично передать Вам всю ту признательность, что живет в наших сердцах.

Мы кончаем наше письмо, восклицая:

Да здравствует наш отец и друг товарищ Сталин!

ГОД РЕКОРДОВ

(18 АВГУСТА 1936 ГОДА — 18 АВГУСТА 1937 ГОДА)

— 18 августа 1936 года, когда вся страна праздновала День авиации, самолет Героя Советского Союза В. Молокова, *совершавший в то время большой арктический перелет*, опустился в Анадыре — сердце Чукотки. Два месяца длился этот труднейший перелет. На гидросамолете «СССР Н-2» тов. Молоков вместе со своим экипажем облетал всю территорию Крайнего Севера и трассу Северного *морского пути* от Берингова пролива до Белого моря протяженнием свыше 26,000 километров. Впервые Великий Северный путь был пройден на самолете с востока на запад.

*

— Советские летчики-высотники тт. В. Коккинаки, А. Юмашев, М. Алексеев, М. Нюхтиков и М. Липкин завоевали в 1936 году все международные рекорды *полетов на высоту с коммерческим грузом*.

*

— 13 сентября Герой Советского Союза С. Леваневский завершил вместе с штурманом В. Левченко грандиозный *перелет Лос-Анжелос — Москва* протяжением в 19.000 километров. Отважные авиаторы летели по побережью Тихого океана, вдоль Северного морского пути, по необ'ятной территории Якутии, Сибири и центральных районов СССР. Они впервые проложили новый путь из восточного в *западное полушарие мира*, соединив две великие державы — СССР и США.

*

— 8 декабря над Севастополем поднялся гидросамолет «АНТ-22» под управлением летчиков Т. Рябенко и Д. Ильинского. На борту гидросамолета находился груз весом в 10 тонн. Летчики поднялись на высоту 1.942 метра. С подобным грузом на эту высоту не поднимался еще ни один гидросамолет.

*

— 1937 год исключительно богат интереснейшими авиационными событиями.

— Первым вылетел в феврале в большой арктический перелет летчик Фарих на двухмоторном самолете «СССР Н-120». Маршрут перелета протяжением в 24.000 *километров проходил по самым холодным участкам земного шара*.

*

— 21 мая пронеслась по всему миру весть о новой блестящей победе советской авиации. Флагманский корабль экспедиции «СССР Н-170», *пилотируемый* Героем Советского Союза тов. М. Водопьяновым, совершил блестящую посадку на лед в районе полюса. Тринадцать отважных полярников во главе с начальником экспедиции тов. О. Ю. Шмидтом высадились на льдину. Через несколько дней прилетели на Северный полюс и присоединились к флагманскому кораблю остальные три воздушных корабля экспедиции, пилотируемые тт. Молоковым, Алексеевым и Мазуруком. Над Северным полюсом взвился флаг Союза Советских Социалистических Республик. Сталинское задание выполнено блестяще. За две недели до этого над Северным полюсом пролетел двухмоторный разведчик тов. Головина.

СТАЛИНСКАЯ АВИАЦИЯ

◇ ◇ ◇

ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ

◇ ◇ ◇

I

Поджигатели войны лихорадочно готовятся к войне. Уже сегодня за рубежами нашей страны заводы и фабрики круглосуточно работают над изготовлением орудий истребления человечества. Особое предпочтение фашизм оказывает авиации. Не стесняясь, открыто декларирует он миру: новая война начнется внезапным мощным нападением авиации.

Германия и Италия в своем авиационном вооружении хотят выйти на первое место в Европе. В мировой авиации идет неустанная борьба за наибольшие скорость и дальность, за длительность полета на больших высотах. Ушла в предание *скорость* истребителей в 200—250 км. Сегодня скорость достигает 500—550 км. Ушла в предание дальность бомбардировщиков 1.000—1.200 км. Сегодня их дальность—3.500—4.000 км. Ушла в предание высота в 5—7 тысяч метров. Сегодня высота — 11—12 тысяч метров.

Наша задача — добиться превосходства по всем показателям и нанести врагу, если он посмеет напасть, сокрушительный удар. Для этого у нас есть все возможности. Для этого у нас есть то, что не снилось никогда фашистскому отродью.

У нас есть замечательная советская страна. Сила ее в том, что она непрерывно рождает людей, не останавливающихся ни перед чем во имя славы своей родины.

У нас есть замечательные советские люди, не одиночки, гоняющиеся за «синей птицей» славы, а сто семьдесят миллионов, — огромный коллектив советских людей, который весь, всеми своими творческими силами участвует в борьбе за победы своей страны.

У нас есть замечательная партия Ленина—Сталина, являющаяся величайшей школой мужества и отваги, выдержки и героизма. Это она ведет нашу страну от победы к победе.

У нас есть замечательный Сталин, наш родной товарищ Сталин, воплотивший в себе лучшие, идеальные черты большевика, гениальный вождь трудящихся.

Сталин! — это имя окрыляет миллионы советских людей, ведет на подвиг, к чудесам героизма и отваги.

Нет таких трудностей, которых мы не могли бы преодолеть! Нет таких рекордов, которых мы не могли бы завоевать! Это должны запомнить наши враги! Велика и необ'ятна наша родина, и нет на могучих просторах ее такого участка, такой пяди, которая не находилась бы под зорким *оком неусыпных часовых*. Стальной, несокрушимой стеной стоит на границах советской страны могучая Красная Армия. Вся *наша земля, все наши моря, весь наш воздух*, от польской границы до Тихого океана, от Северного полюса до берегов Черного моря — неприкосновенны!

II

Мы уже *заняли выдающееся место* в мире по авиации. К нашим летчикам переходит один мировой рекорд за другим, и нет сомнения, что в ближайшее время все мировые рекорды будут нашими, ибо наши летчики проходят сталинскую выучку.

1937 год принес нам не одну победу. Героическая экспедиция О. Ю. Шмидта и М. В. Водопьянова блестяще выполнила сталинское задание, организовав научную полярную станцию на Северном полюсе.

Сбылась вековая мечта человечества. Северный полюс покорен. Покорить его могли только большевики. И покорили они его только потому, что выполняли сталинское задание.

Не прошло и месяца, как наш экипаж на испытанном в «воздушных боях» «АНТ-25» совершил впервые в истории беспосадочный перелет из Москвы в Северную Америку через Северный полюс.

В 1936 году хотели мы лететь к Северному полюсу, а товарищ Сталин сказал: «Зачем к полюсу. Наш Союз необ'ятен, *летайте через нашу территорию*». И предложил маршрут: Москва—Петропавловск-на-Камчатке. Я назвал этот маршрут — **Сталинским**. *И встала перед нами* задача, связанная непосредственно с интересами нашей родины, исполненная глубокого смысла, одухотворенная великой идеей изучения, освоения и защиты страны.

И мы тогда *совершили свой полет* над советской страной, над ее далекими границами, над пустынями, над океанской бездной, сквозь ураганы и облака, никогда не теряя связи со страной, всегда чувствуя на себе ободряющий взгляд миллионов, слыша ласковые и заботливые слова товарища Сталина.

На всем пути перелета мы летели с его именем в сердцах. Сознание того, что маршрут перелета был дан Сталиным, вдохновляло нас и помогало преодолевать все трудности.

И в этом году, продолжая Сталинский маршрут, мы добились успехов потому, что выполняли сталинское задание.

Не успел умолкнуть мотор нашего самолета, как тройка отважных пилотов — товарищи Громов, Юмашев и Данилин — удивила мир блестяще завершенным перелетом по такому же маршруту, на такой же машине.

Этот экипаж установил новый мировой рекорд дальности полета без посадки по прямой, пролетев 10.200 километров. Существовавший до них рекорд — 9.104 км — был установлен в 1933 году французскими летчиками Кодосом и Росси.

И этим перелетом советские летчики показали, что нет для них того, чего бы они по поручению товарища Сталина не сделали.

Перелет экипажа Громова доказал всему миру, что перелет через Северный полюс не случайность, а твердо завоеванная победа советской авиации.

И случайная неудача товарища Леваневского, перелетевшего Северный полюс, не поколеблет нашей уверенности в том, что в ближайшие годы — эта Сталинская трасса через Северный полюс, соединяющая два полушария, будет полностью освоена.

Наш экипаж готов повторить свой перелет даже в суровую полярную ночь. Мы знаем, что нам будет светло. Где есть Сталин, там нет тьмы, — там яркое солнце.

Наши летчики летают не только дальше всех, но и выше всех. По высотным полетам с коммерческой нагрузкой мы занимаем *первое* место в мире.

Мы не получили в наследство от старого режима никакой авиационной промышленности. *Теперь она* у нас есть, и к тому же первоклассная. Теперь мы с полным правом можем заявить: нет такого самолета, *которого советская* промышленность не могла бы построить. У нас есть уже и такие совершенные машины, каких нет на Западе. **Советский Союз стал великой авиационной державой.** Это вынуждены признать и наши враги

III

Советские самолеты должны летать еще выше, еще дальше, еще быстрее — таково задание товарища Сталина. Для этого советские самолеты должны быть лучшими в мире. Это должно стать законом для работников нашей авиационной промышленности. И если «АНТ-25» получил высокую оценку, то вывод из этого должен быть только один: нам нужно иметь много воздушных кораблей, летающих далеко, быстро и по любому маршруту.

Советская авиационная промышленность, созданная заботами товарища Сталина, выдержала труднейший экзамен. Отныне весь мир знает, на что способна наша авиационная промышленность, отныне весь мир знает, что советская страна может строить *самолеты и моторы для самых трудных* и для самых дальних перелетов.

Мы законно гордимся успехами авиационной *промышленности. Наша страна обладает* материальной базой для самолетостроения.

Успехами мы гордимся, но зазнаваться не будем. Нам нужно неустанно подымать авиационную культуру на всех участках, давать машины еще высшего качества, отделанные с такой же тщательностью, с какой отделан самолет «АНТ-25».

Авиационная техника идет вперед гигантскими шагами. Этот непрерывный ее рост ставит перед нашими советскими конструкторами ряд новых и сложных задач. Современный самолет, независимо от его назначения (пассажирский, почтовый, военный), должен обладать высокой скоростью, большой грузопод'емностью, дальностью и значительным потолком.

Наш конструктор обязан смотреть далеко в будущее. Он должен знать, что требуется от авиации сегодня и что потребуется завтра. Наши конструктора еще не всегда умеют смотреть вперед. Только сталинская поддержка, сталинские указания придали новый размах технической смелости и творческой мысли наших авиационных конструкторов.

Вспоминается встреча товарища Сталина *с инженером Н. Поликарповым на* Центральном аэродроме, в Москве, 2 мая 1935 года. Кто-то представил Поликарпова *товарищу Сталину. Поздоровались.*

— Над чем собирается работать? — спросил товарищ Сталин, предварительно осмотрев уже готовые поликарповские машины.

Тов. Поликарпов подробно изложил свой план. Выслушав, товарищ Сталин обратился к конструктору:

— А вы нам постройте скоростную машину.

И тут же четко и конкретно определил ее скорость и потолок. А, прощаясь, наметил срок выполнения этого задания.

Это предложение было настолько смелым, настолько неожиданным, что многим оно казалось даже неосуществимым. А все же такая машина создана — и не одним Поликарповым, такая машина уже летает и летает успешно.

Товарищ Сталин учит наших конструкторов большему техническому риску, умению видеть каждую новую проблему не только с узкой, часто технической точки зрения, а шире и всеоб'емлюще.

Товарищ Сталин знает производственную мощь каждого авиационного завода, где, какие люди расставлены. Для руководства авиационной промышленностью был переброшен прекрасный хозяйственник, преданный сын партии, выученик Серго, тов. М. М. Каганович. Авиационная промышленность была обеспечена всем необходимым. И в короткий срок авиационные заводы стали работать нормально, рабочие и инженерно-технический персонал стали показывать образцы стахановского труда. Страна стала получать самолеты и моторы.

Но и сейчас товарищ Сталин продолжает живо интересоваться вопросами самолето- и моторостроения. Он принимает живейшее участие во всех без исключе*ния совещаниях, посвященных авиацион*ному строительству. Эти совещания созываются по его личной инициативе и но*сят всегда* очень конкретный характер. Например, одно совещание было посвящено фигурному пилотажу. Были созваны лучшие летчики страны — строевики и испытатели, и каждый из них отвечал товарищу Сталину на поставленные им вопросы. И, только выслушав всех, он дал несколько практических советов, наставлений. Все сказанное им было необычайно просто. Товарищ Сталин всегда поражает исключительно глубокими знаниями авиационных вопросов. Он в совершенстве знаком со сложнейшими отраслями авиационной промышленности и деталями самолета.

Разве при такой поддержке, при такой повседневной заботе со стороны товарища Сталина имеет право кто-либо работать спустя рукава? Нет, тысячу раз нет! Нужно работать лучше и лучше.

Навсегда запомнились слова товарища Сталина, произнесенные им в Кремле: «Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Бесконечно совершенствоваться, обогащаться все новыми и новыми знаниями — *вот задача для работников нашей авиационной* промышленности и для летчиков нашей страны.

Организованность страны и большевистские качества людей — вот что лежит в основе наших успехов. Никакой самолет, никакой механизм не сделал бы *своего* дела, если бы им не управляли выдержанные, дисциплинированные, внутренне напряженные люди, люди хладнокровные, но горячей крови. Только это сочетание людей и техники обеспечивает настоящие и прочные победы.

Фашизм глубоко и безнадежно ошибается, когда думает, что только усовершенствованная военная техника принесет ему победу, а человек может быть порабощен, закован—и духовно и материально—в кандалы.

Наш летчик, покоряющий неведомые пространства, устремляющийся ввысь, всегда чувствует, что он не одинок, что за ним — вся страна, большевистская партия, товарищ Сталин.

IV

Слово «Сталин» в авиации звучит символически, призывно, победно. Сталина летчики любят крепко, по-особенному, всей душой. И Сталин любит летчиков. Сталин лелеет, бережет их.

Нельзя не вспомнить несколько фактов, характеризующих это заботливое, бережливое отношение Сталина к *«самому ценному капиталу»* нашей страны.

Первый факт. Летчик Алексеев нарушил правила полета и разбил машину. Только величайшая отвага позволила летчику в последние секунды вырвать машину из смертного штопора. Дело было на Тушинском аэродроме в присутствии товарищей Сталина, Ворошилова и других членов Политбюро. Нужно было видеть обеспокоенное лицо товарища Сталина. Прошло несколько минут. Живой и невредимый Алексеев был уже перед Сталиным и Ворошиловым.

— Товарищ народный комиссар обороны, — обратился Алексеев к тов. Ворошилову, — летчик Алексеев потерпел аварию. По своей вине, — смущенно добавил он...

Сталин пожал руку пилоту и крепко прижал его к себе.

Мне кажется, что у этого летчика после этой встречи нет и не будет больше нарушений. Такое отеческое, чуткое отношение заставляет каждого летчика быть образцовым в своей работе.

Второй факт. Товарищ Сталин осматривал модель машины, сконструированной инж. С. Ильюшиным. Когда конструктор закончил об'яснения, Сталин, внимательно слушавший, спросил:

— А как вы обеспечили возможность экипажу покинуть самолет в случае аварии в воздухе?

Тогда Ильюшин тут же на модели показал технику выбрасывания. Товарищ Сталин заметил, что для человека, находящегося в задней кабине, нужно обеспечить возможность более быстрого выбрасывания, и, в частности, предложил расширить нижний люк. В таком маленьком штрихе какая большая забота о человеке!

Третий факт. Однажды у летчика Коккинаки в высотном полете отказал кислородный прибор. Летчик успел быстро спуститься вниз, не потеряв сознания. Об этом узнал Сталин и, когда Коккинаки обратился за разрешением совершить полет на побитие рекорда, Сталин спросил: — А у вас в порядке кислородное оборудование?

И, наконец, четвертый факт. 2 мая 1935 года на Центральном аэродроме им. Фрунзе я был представлен товарищу Сталину. Он задал мне ряд вопросов, внимательно выслушивал мои ответы и затем спросил: — Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину? Я ответил, что летаю на опытных, очень ценных машинах, губить которые страшно жалко. И обычно стараешься спасти машину, а вместе с ней и себя.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — *сказал Сталин*.

Долгое время я ходил под впечатлением сталинских слов. Много дней я обдумывал все сказанное им и сделал для себя ряд практических выводов. Я стал летать много дисциплинированнее, чем летал раньше, стал в воздухе спокойнее. Меня поразила ясная сила сталинских слов. Жизнь летчика дороже машины!

Мне выпало счастье несколько раз встретиться и разговаривать с товарищем Сталиным. И всегда встречи с ним вызывают у меня *целый поток новых мыслей*, идей, проектов. Я иногда начинаю мечтать о таких вещах, которые даже самому ка*жутся неосуществимыми*.

Вот и сейчас, еще не успел притти в себя от перелета через Северный полюс, а *достаточно вспомнить встречи* с товарищем Сталиным, чтобы почувствовать в себе силы на любое, самое рискованное предприятие.

Такое восприятие сталинских слов, сталинской заботы и ласки существует не *только у меня*, а у каждого летчика, у каждого конструктора нашей страны, не говоря уже о тех, кто видал или когда-либо разговаривал со Сталиным.

Авиация сроднилась со Сталиным. Сталин с летчиками везде. Летчик учится и *лелеет мысль: быть отличником*. Летчик готовит самолет — проверяется все, до последней заклепки. Летчик взлетает—вкладывается все уменье, все мастерство, — об уменьи говорил Сталин. Летчик выполняет сложные фигуры — берет из машины все без остатка, — такую машину дала ему родина. Летчик идет на посадку — гордый, счастливый сокол нашей родины — у него все в порядке, он с честью выполнил сталинское задание.

И если враг только посмеет напасть на нашу родину, как жестоко поплатится он в первой же схватке с этим отважным, бесстрашным племенем сталинских орлят! Мы пойдем в бой с образом Сталина в сердце, и это даст нам безудержную смелость, бесстрашие и решимость, о которые разобьется любой враг.

Сегодня, в День авиации, мы, советские летчики, клянемся партии, правительству, народам нашей прекрасной родины, что за жизнь и здоровье Сталина мы отдадим себя целиком, без остатка.

Сталин—наш, и мы безраздельно принадлежим ему.

КАПИТАНЫ ВОЗДУШНЫХ МОРЕЙ

По широким воздушным просторам
Необ'ятной Советской земли,
Подчиняясь веселым моторам,
Днем и ночью летят корабли.
Не задержат их крыльев могучих
Цепи гор и безмолвие льдов, —
Побеждают и мели и кручи
Капитаны летучих судов!

Большая страна,
Родная страна —
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Везде молодежь,
И все от рожденья крылаты!

Для геройства не сыщешь предела,
У отваги не видно границ, —
Нет преграды умелым и смелым
Вожакам наших сталинских птиц!
Подымаясь все выше и выше,
Устремляясь вперед и вперед,
Потолки и небесные крыши
Пробивает крылатый народ!

Большая страна,
Родная страна —
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Везде молодежь,
И все от рожденья крылаты!

Не для хищной войны и насилья
Покорили мы синий эфир, —
Мы растим наши гордые крылья,
Защищая свободу и мир!
Ни ребенок, ни мать не боятся
Мирных взмахов большого крыла,
Но грозит наша красная птица
Черным воронам мрака и зла!

Большая страна,
Родная страна —
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Везде молодежь,
И все от рожденья крылаты!

Враг не станет щадить безоружных,
И крылатый бескрылого бьет.
Мы не строили замков воздушных, —
Мы воздушный построили флот!
Нет страны, где ценили бы лучше,
Нет страны, где б любили сильней
Командиров эскадры летучей,
Капитанов воздушных морей!

Большая страна,
Родная страна —
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Везде молодежь,
И все от рожденья крылаты!

Вас. ЛЕБЕДЕВ-КУМАЧ.

ГОД РЕКОРДОВ

(18 АВГУСТА 1936 ГОДА — 18 АВГУСТА 1937 ГОДА)

— 18 июня на рассвете был дан старт новому грандиозному трансарктическому перелету. Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков вылетели на самолете «АНТ-25» по маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка. Этот величайший перелет был закончен *20 июня*. В 19 часов 30 мин. краснокрылая гигантская птица опустилась близ Портланда в Соединенных Штатах Америки. Осуществилась казавшаяся несбыточной мечта о воздушной связи с Америкой через Северный полюс.

*

— Не прошло и месяца, как весь мир был потрясен новым подвигом советских летчиков. На рассвете 12 июля Герой Советского Союза тов. Громов, майор тов. Юмашев и военинженер 3-го ранга тов. Данилин на самолете «АНТ-25» начали *беспосадочный перелет по маршруту* Москва — Северный полюс — Северная Америка. На этот раз летчики удлинили еще дальше Сталинский маршрут. Они пролетели Северный полюс, просторы Канады и Северной Америки и опустились вблизи мексиканской границы, побив мировой *рекорд дальности полета по прямой* — самый трудный авиационный рекорд. Советские герои стали мировыми героями.

*

— 1937 год ознаменовался первыми советскими скоростными рекордами. *Скоростной полет совершили 14 мая* на транспортном четырехмоторном самолете с коммерческим грузом в 5.000 килограммов Герой Советского Союза Г. Байдуков и летчик-испытатель И. Кастанаев на дистанцию в 2.000 километров.

*

— Три международных женских рекорда высотного полета на гидросамолете установила в мае лейтенант Полина Осипенко. 22 мая она поднялась без груза на высоту 8.864 метра. Через три дня она снова совершила два рекордных высотных полета с коммерческим грузом в 500 и 1.000 килограммов.

— Женский международный рекорд высоты на спортивном самолете установили 4 июля пилоты Ирина Вишневская и Катя Медникова. Они поднялись на высоту 6.518 метров.

*

— Ряд международных рекордов дальности полета на одноместном и двухместном планерах установлен в этом году советскими планеристами В. Расторгуевым и В. Ильченко.

*

— 24 июля впервые были проведены в СССР воздушные гонки спортивных самолетов на кубок ЦК ВЛКСМ по маршруту Москва—Севастополь—Москва.

*

— 28 июля орденоносец-парашютист, старший лейтенант К. Кайтанов установил новый мировой рекорд высотного прыжка с кислородным прибором с высоты 8.800 метров.

*

— Итак, в 1936—1937 авиационном году советские летчики вписали в официальную таблицу ФАИ (Международная авиационная федерация) 18 новых международных рекордов.



Командиры самолетов воздушной экспедиции на Северный полюс. Справа налево: Герои Советского Союза товарищи Водопьянов, Молоков, Алексеев, Головин и Мазурук. Фото М. Калашникова.

ЛЕТЧИК—ЭТО КОНЦЕНТРИРОВАННАЯ ВОЛЯ, ХАРАКТЕР, УМЕНЬЕ ИТТИ НА РИСК

БОЙ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

★

ПОБЕДА ВАСИЛИЯ ШАПОЧКИ

★

(КИЕВСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ)

Остроразылый истребитель легко оторвался от зеленого бархата аэродрома и уходил на юг, унося с собой худощавого паренька с удивительно темными глазами — Василия Шапочку. У него, пилота авиачасти, боевое задание: обнаружить «противника» и «уничтожить» его. «Противник», такой же скоростной истребитель, был в сорока—пятидесяти километрах.

Туда летел сейчас Шапочка. Самолет парил над перелесками, лугами и рекой. А над ним стремглав мчались темносерые тучи.

«Враг» вначале показался в виде маленькой, как мушка, точки. Он огибал невидимую кривую своей зоны и заложил глубокий вираж. Фюзеляж самолета блеснул на солнце, как серебристая чешуя рыбы, и этим выдал себя.

«Противник» идет по кругу и вот-вот ляжет в лоб к истребителю Шапочки, обнаружит его. Что тогда делать? Вступить в поединок? Можно, конечно. Но там, на истребителе, сидит командир звена Хлопков, такой же упорный и храбрый, как и Шапочка. Шансы на победу и поражение у них одинаковые. Как добиться перевеса, хотя бы небольшого? Обойти «противника» справа, чтобы незаметно сесть ему на хвост? Взять влево и, замаскировавшись в ярких лучах солнца, итти напролом? Будет ли это гарантией перевеса?.. И перед Шапочкой возникло новое решение задачи.

Он добавил газу, взял ручку руля управления на себя. Самолет, задрав нос, стал круто взбираться вверх и скоро вошел в облака. Еще несколько секунд — и истребитель, пробив стометровую тучу, выбрался в безоблачную лазурь неба.

Послушная машина неслась вперед. Там, недалеко под ней, должен быть «противник». Кажется, что пора уже итти вниз.

Василий Шапочка нащупал среди туч небольшое «окно». Он приблизился к нему и скользнул вперед вниз, словно в пропасть. Он увидел зеленый пейзаж, а затем и машину Хлопкова. Она была внизу и впереди на расстоянии одного километра. Шапочка наметил условную точку, дал газ, развил скорость. А когда дошел до воображаемой точки, перевел машину в пике. Машина скользнула вниз, в облака, через секунду пробила их и как раз села на хвост «противника».

Шапочка нацелил пулемет, нажал гашетку и выпустил несколько «очередей». «Пули» ложились от пропеллера до хвоста самолета. Так казалось Шапочке, в этом он был уверен.

А когда он стал отваливать, чтобы отойти, развернуться и снова атаковать «противника», тот его заметил. Хлопков хотел было начать контратаку, но не успел. Шапочка сделал боевой разворот и быстро полез ввысь, снова скрываясь в облаках. «Он уходит на север», «спасается бегством», «удирает домой»,— так могло показаться Хлопкову.

Но Шапочка затеял новую хитрость. Словно горный орел, парил он над облаками, выискивая сквозь «окна» «вражеский» истребитель. И в тот самый миг, когда «враг» был под ним, Шапочка смело повторил свой маневр. А потом между двумя истребителями завязался свободный бой.

...Через час Шапочка стоял в лаборатории. Там проявляли фото-киноленту, которая фиксировала попадания из пулемета в цель. Лента показала, что «пули» легли от самого носа машины — через мотор, приборы, вдоль фюзеляжа — до самого хвоста.

К мужеству молодого пилота Василия Шапочки, сына донецкого рабочего, в прошлом году лишь впервые начавшего летать, к его отваге и знанию дела прибавилось еще одно качество — военная хитрость советского летчика.

ПОЛЕТ В КАРА-КУМАХ

Небо было подернуто мглистой дымкой, как после большого лесного пожара. На горизонте повис красновато-мутный шар без блеска и лучей. Еще у себя в комнате пилот Михаил Сергеевич Штангельмеер заметил, что окна, постель и книги на этажерке были покрыты густым слоем песка. Значит, ночью дул «афганец».

Проверив мотор и убедившись, что машина в полной исправности, пилот занял место в кабине самолета. Он вырулил на старт, и через несколько минут тяжелая машина легла на курс.

В ста километрах от Ашхабада самолет попал в бурю.

Страшен «афганец», знойный южный ветер, в песках Кара-Кумов! Ветер поднимает тучи раскаленного песка. В наступившей внезапно мгле кружатся миллиарды мельчайших, острых, как стекло, песчинок. Песок проникает всюду. Он забивается в очки пилота. Приборы и механизмы управления в короткое время покрываются густым слоем пыли.

— «Афганец» дует в полную силу,— крикнул Штангельмеер.

Бортмеханик кивнул головой.

Несмотря на сильные порывы шквального горячего ветра, мотор работал великолепно.

Штангельмеер отлично знал пустыню Кара-Кумы. Над ее знойными песками он летал не первый год. В дни борьбы с бандами басмачей он совершил сотни разведывательных полетов. В этом песчаном океане он знал несколько посадочных площадок, на которые можно было сесть в крайнем случае.

Машина работала хорошо, и это успокаивало экипаж. Если бы было горючее, незачем и торопиться с посадкой. Бортмеханик не отрывается от питательных приборов. Он напряженно следит за работой механизмов. Моторы получают совсем необычную смесь. Масло идет с изрядной примесью песка. Пилот и механик с беспокойством прислушиваются к работе моторов.

После длительной и напряженной борьбы с песчаной бурей самолет, наконец, достигает Серного городка. Столбы пыли закрывают поселок. Временами порывы ветра ослабевают, и тогда видны аэродром и пустынные улицы. Но это продолжается лишь мгновение, затем все снова тонет в тучах желтого песка.

Долго кружит над поселком машина. Пилот старается выбрать момент для посадки. Вот он уже выключил мотор и планирует. Мгновенье — и порыв шквала снова скрывает землю в тучах пыли. Восемнадцать раз пытался Штангельмеер приземлить машину, и восемнадцать раз коварный «афганец» в самый последний момент превращал место посадки в бушующее море пыли.

Жители поселка были встревожены, услышав сквозь бурю знакомое гуденье моторов. Когда в песчаной пустыне бушует горячий южный ветер, только исключительно бесстрашные люди могут пуститься в путь. И когда Штангельмеер, улучив момент, посадил, наконец, самолет на площадку, к храброму пилоту бежали люди и горячо поздравляли его с победой над грозой песчаных пустынь — «афганцем»!

ЛЕТАТЬ В ЛЮБУЮ ПОГОДУ!

★

ЭКИПАЖ СТАРШЕГО ЛЕЙТЕНАНТА КОЖИНОВА

★

(СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ)

В военной авиации не всегда приходится считаться с прогнозами погоды и летными условиями.

Экипаж Кожинова осуществляет на практике требование наркома обороны — летать в любую погоду, в любых условиях.

Однажды ему была поручена самостоятельная задача — «разбомбить» важный железнодорожный узел Х., затем с этой же целью направиться к аэродрому «противника», что в пункте В. Расстояние от старта до конечного пункта — около 500 километров. Полет происходил ночью. На рассвете с высоты 2.600 метров штурман Кокшаров отлично «бомбил» пункт В. Операция была успешно завершена. Однако отдыхать долго не пришлось. Последовал приказ вновь вылететь с двумя другими самолетами к пункту К. и «уничтожить» там важную цель.

Корабль снова поднялся в воздух. Наступала ночь. Уже было пройдено около 500 километров, когда все небо затянуло тяжелыми тучами. Вот ослепительно сверкнула молния — и сразу хлынули потоки дождя.

Вокруг корабля бушевали грозовые разряды. Трудно было следить за приборами. Рев моторов, раскаты грома, дробь ливня по кораблю — все смешалось в один свирепый гул. Началась болтанка.

Корабли шли на высоте 200 метров, ветер свирепо швырял их. Летчики промокли насквозь, но это их мало беспокоило. Все внимание было сосредоточено на работе моторов, на поведении винтов. От сильного ливня на некоторых винтах появились вмятины, на передней кромке была нарушена весовая и геометрическая симметрия, началась опасная тряска. Но корабли продолжали свой путь, выполняя приказ командования. Радист тов. Конков на самолете Кожинова принимал по эфиру приказания флагмана, докладывал их командиру. Световыми сигналами поддерживалась связь с остальными двумя кораблями.

Все знали о большой опасности, ощущали ее. Вот электрический разряд — молния блеснула в нескольких метрах от головного корабля. Гигант затрепетал. С двумя правыми винтами творилось что-то неладное.

Стоит только круто повернуть машину, лечь в обратный путь — и опасность позади... Но долг выше всего. С честью выйти из опасности, преодолеть сложное препятствие, не отступить перед стихией — значит показать себя готовым к грядущей борьбе с врагом. И экипаж спокойно делал свое дело. На корабле шла обычная рабочая жизнь. Штурман Кокшаров каждые полчаса докладывал командиру местонахождение отряда. Борттехник Гавриленко и летный техник Каменский внимательно следили за приборами, за работой материальной части и тоже коротко докладывали командиру.

Волевая выдержка всего личного состава отряда, прекрасная подготовка материальной части перед стартом, отличная работа штурманов, мастерство летчиков — все это помогло отряду прибыть к указанному месту и затем благополучно возвратиться на свой аэродром.

В этом экипаже нет ни одного человека, чья прекрасная работа не была бы отмечена командованием.



Экипаж воздушного корабля, участника авиационного праздника на Тушинском аэродроме. Слева направо: тт. **Бокарев** (штурман), **Захаров** (командир отряда), **Кравченко** и **Мазурик** (борттехники), **Белов** (радист) и **Сущенко** (пилот).

Фото Н. Кулешова.

ЗВЕНО КАПИТАНА АФАНАСЬЕВА

★

(ГИДРОАВИАЦИЯ ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА)

★

Несколько дней назад в Н-скую часть гидроавиации Тихоокеанского флота пришло приказание: отряду самолетов произвести тщательную разведку одного из районов моря. На выполнение этой задачи командир части выделил два звена гидросамолетов.

Погода стояла ясная. Ветер был слабый — два балла, видимость—25—30 километров. Метеосводка добавляла: «На море, в районе полета, местный проходящий туман».

Выполнение задания шло успешно. Однако через час штурман лейтенант Копылов доложил командиру головного самолета капитану Афанасьеву: впереди по курсу низкая облачность. В течение следующего часа шли под облаками на высоте 200 метров.

Постепенно самолеты стали терять свои очертания, — облачность переходила в туман. Афанасьев и Копылов считали, что это как раз и есть тот «местный проходящий туман», о котором сообщала метеосводка, что его легко будет обойти. На самом деле оказалось не так. Сырая мгла становилась плотнее и прижимала самолеты к воде. Пришлось перейти на бреющий полет. Теперь уже шли на высоте 5—10 метров.

Видимость уменьшилась до 100 метров. Чтобы избежать столкновения, самолеты звена Афанасьева вышли из строя и потеряли друг друга из вида. Обстановка создалась тяжелая.

У Афанасьева мелькнула мысль—сесть, благо волны не было. Хотя и трудно, но это можно было сделать. Однако тогда вовремя не будет выполнено задание штаба флота. Стало быть, посадка исключена. Уйти от тумана наверх тоже нельзя, ибо там могли лететь другие самолеты. Афанасьев решает: пока можно лететь — полета не прекращать, нужно только отвернуть от берега.

Твердая воля летчика, решившего во что бы то ни стало выполнить задачу, победила. Через несколько минут штурман заметил, что в сплошной массе тумана появился просвет. Афанасьев повел туда самолет, — открылся чистый берег. Набрав высоту, он стал поджидать своих товарищей. Через минуту самолеты пристроились и развернулись на новый курс. Задание было выполнено.

НОЧНАЯ РАЗВЕДКА

★

(ГИДРОАВИАЦИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА)

★

Работа летчика морской авиации очень сложна. Летчику приходится совершать продолжительные полеты над морем, где на сотни километров нет никаких ориентиров. Нужно обладать большим мастерством, чтобы в таких условиях привести самолет к намеченной цели. Большого уменья требуют взлет и посадка на воду, да еще при большой волне.

...Шесть лет служит пилот Ильин в гидроавиации Черного моря. Этого смелого, знающего свое дело пилота любят краснофлотцы Черноморского флота.

Когда перед частью стоит задача обнаружить подводные лодки «противника» или выполнить другое сложное поручение, командир части вызывает летчика Ильина. Так было и на этот раз.

Корабли ночью шли к месту нахождения «противника».

— Приготовить самолет к вылету, — приказал командир соединения.

Экипаж самолета занял свои места. Наконец, дан старт. Блеснув серебристыми крыльями, самолет взмывает в воздух и исчезает в темноте.

Это был трудный ночной полет. В море свирепствовал шторм. Из низко нависших туч лил дождь. Низкая облачность крайне затрудняла работу разведчика.

Командир корабля старший лейтенант тов. Ильин спокойно и уверенно вел машину к цели. Набрав высоту, Ильин идет некоторое время слепым полетом, затем он пробивает облачность, и вот с борта разведчика уже передается первая радиограмма. Боевое соединение кораблей получает сведения о «противнике».

Над бушующим морем раздается раскатистый выстрел. Затем следует залп, второй, третий...

Мощным огнем соединения «противник» уничтожен. Экипаж самолета, блестяще выполнивший задание, возвращается из разведки.

Шесть лет водит тов. Ильин свою боевую машину. Шесть лет — срок большой. Но летчик Ильин не знает ни одной аварии, его самолет не имел ни одной, даже небольшой, поломки.

Большая работа над собой, исключительная дисциплинированность в боевой службе, смелость и выдержка — вот качества этого замечательного летчика.

СКОРОСТНИК КАПИТАН БИБИКОВ

★

(МОСКОВСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ)

★

Капитан Бибиков получил задание уничтожить аэродром «противника». Самолетам предстоял далекий путь. Часть, изображающая «противника», находилась где-то в Запорожье. Сплошной грозовой фронт преграждал путь.

Полет в грозу на скоростных машинах особенно труден. Нужно пробиться через сплошную стену осадков. Машина идет со скоростью не меньше 350 километров в час. Струи воды с огромной силой хлещут в лицо. Вода заливает очки, козырьки машин. Шквальный ветер бросает самолет из стороны в сторону. Приходится итти слепым полетом. Если бы машина была одна, это не представляло бы трудности. Но итти строем самолетов в грозу и бурю—дело более сложное. Возможны столкновения машин в воздухе, потеря ориентировки и другие превратности.

Уже несколько лет вместе с капитаном Бибиковым летает штурман Соколов—блестящий мастер слепого вождения, дважды награжденный орденами. Штурманская обязанность на боевой машине весьма сложна. Он должен провести машину к намеченной цели; здесь штурман превращается в бомбардира и сбрасывает бомбы на цель.

Штурман Соколов точно вывел машины к району расположения «противника».

Полет через грозу имел одно преимущество: «противник» не ожидал налета в такую погоду. Скоростные бомбардировщики шли через облака на большой высоте. Они были невидимы с земли. При подлете к «аэродрому» капитан Бибиков приказал убавить газ. Теперь моторы эскадрильи работали на небольших оборотах. Машины бесшумно скользили сквозь облака к «аэродрому».

Скоростные самолеты появились над «аэродромом» как смерч и условно обрушили на него груз бомб.

С высоты многих сотен метров не так-то легко поразить цель. Нужен очень тщательный расчет. Малейшая ошибка в прицеливании и вычислениях в 1/4—1/[illegible] градуса—и бомбы летят мимо цели. Но недаром командиры машин и штурманы учились у орденоносцев Бибикова и Соколова.

Удар скоростных машин был сокрушительным. Самолеты исчезали в грозовых облаках так же внезапно, как и появились.

МОРСКОЙ БОМБАРДИРОВЩИК ПОПЛАВСКОГО

(ДАЛЬНИЙ ВОСТОК)

★

Экипажи собрались на аэродроме. Старший лейтенант Поплавский ознакомил краснофлотцев с заданием командира части:

— «Разбомбить» железнодорожный узел, чтобы сорвать подготовку «синих» к операции...

Ведущий флагманский корабль первым оторвался от воды, за ним стартовали остальные самолеты.

Поднявшись на высоту 3.000 метров, они пошли в компактном строю, скрываясь в облаках. Экипажи непрерывно вели воздушную разведку, испытующе рассматривали аэродромы «противника», встречавшиеся на пути. Но в лагере «синих», видимо, не ожидали воздушного налета — ни один их истребитель не поднялся в воздух.

Корабли приближались к намеченному пункту. В просвете между облаками Поплавский увидел цель — «железнодорожный узел». Он взглянул на часы — самолеты прибыли в назначенное время. По сигналу ведущего летчики сблизили дистанции и интервалы, летнабы стали зорко следить за флагманом, чтобы не прозевать момента бомбежки. Еще минута — и штурман ведущего корабля Бирюля, уверенный в точности своих расчетов, сбросил первую бомбу. Немедленно начали бомбометание и другие самолеты. Зенитная артиллерия «противника» открыла «огонь», но ей мешала облачность.

Бомбы накрыли цель. Задание было выполнено.

Немало времени пробыл на Дальнем Востоке старший лейтенант Поплавский. На его глазах росли люди, которые создали отряду славу безаварийного. На его глазах дальневосточные рубежи одевались в железо и бетон.

Условия Дальнего Востока весьма своеобразны. От летчика, летающего над тайгой, над морем, над огромными безлюдными пространствами, требуется блестящая техника вождения, высокое мужество и инициатива. Ведя за собой грозную стаю кораблей, Поплавский тщательно изучал маршрут и всегда был готов ко всяким неожиданностям, которые сулит дальневосточная погода. Он говорит своим краснофлотцам:

— Чтобы не утюжить зря воздух и не жечь без толку бензин, нужно отлично учиться на земле, товарищи.

Эту простую истину отлично усвоили люди его отряда. Можно уверенно лететь, когда знаешь, что материальная часть подготовлена техником Барановым. Можно быть уверенным, что противник будет поражен, когда рукоятки пулемета держит стрелок Стефанов.

Командир знает своих краснофлотцев, он уверен в каждом из них. Вот почему и в зимнюю стужу, и в осеннюю ночь корабли точно и в срок выполняют трудные, сложные задания.

Морской бомбардировщик призван летать над водными пространствами. Но если нужно, он летит и над сопками, и над тайгой. Он бывает в таких глухих уголках, где доподлинно не ступала нога человека.

...Дело было в октябре. Стояли холода, по утрам на воде появлялась тонкая корка льда. В эти хмурые дни получили приказ о полете на север для спасения заблудившейся в тайге и болотах партии из 11 человек.

Люди, затерявшиеся в тайге, потеряли ориентировку и шли наугад, надеясь наткнуться на какой-нибудь населенный пункт или жилище охотника. Все розыски заблудившихся пока не давали никаких результатов. Тайгу старательно обшаривали местные охотники, над ней подолгу кружились самолеты. Всюду была вековая тишина, никаких признаков человека.

Два корабля части под командованием Кравцова и Поплавского взяли курс на север. Воздушная обстановка была на редкость неблагоприятная. Над сопками висел густой туман, обволакивавший их вершины. Временами падал снег. Облачность мешала вести наблюдение. Тогда корабли опускались ниже и ниже, временами шли на высоте 50—60 метров. Так были обследованы многие гектары вековой тайги. И вдруг— люди! Они машут руками, бегут за самолетами.

Машины сели в заливе Николая и приняли на борт тех, кто после семнадцатидневных блужданий почти потерял надежду на спасение. Большое мужество и железную настойчивость проявили экипажи кораблей, выполняя это задание командования.

Для советских летчиков нет непроходимых мест, нет непреодолимых маршрутов. Этому изо дня в день учат и словом и делом в отряде Поплавского.

ВЫСОТНИК МИХАИЛ СКИТЕВ

(ЛЕНИНГРАДСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ)

Михаил Скитев — превосходный летчик-скоростник. Он очень любит свое сложное дело и виртуозно управляет машинами.

За время своей летной работы он не раз показывал высокие образцы мужества, точности и хладнокровия.

На летно-тактическом учении Скитев получил сведения: по данным разведки, самолеты «противника» находятся на своем аэродроме, готовясь к бомбардировочному полету.

— Задача, — говорилось в приказе,— заключается в том, чтобы вылететь как можно скорее, долететь с максимальной быстротой и уничтожить «противника» на его же аэродроме.

Как загорелся, получив такой приказ, внешне спокойный, сдержанный Скитев! Это была еще одна возможность доказать преимущество скорости, овладению которой он посвятил все свои силы.

Через несколько минут в штабе части собрались экипажи самолетов. Каждый командир машины получил перед полетом точное указание. Вскоре подразделение уже держало курс на «вражеский» аэродром. Скитев вел самолеты на максимальной скорости, по точно рассчитанному курсу.

«Противник» не успел и ахнуть, как скитевские самолеты промелькнули над аэродромом. Посредники зафиксировали «уничтожение» авиационной базы «противника».

А самолеты уже держали курс на полигон. Равняясь на головную машину, они так разбомбили выложенные на полигоне цели, что приехавший вскоре начальник вооружения только руками развел:

— Эдак и целей не напасешься!

Выполнение задачи было признано отличным.

Скоростник-высотник, опытный авиационный педагог, человек, прошедший за шесть лет путь от рядового шофера и младшего летчика до заместителя командира авиационной части, — таков старший лейтенант Михаил Скитев.

—o—

Случай с летчиком Черевичным

Большое дело поручено молодому советскому пилоту. Он завоевал это доверие своей трудной работой на Крайнем Севере страны.

В Шалаурово (на Ляховских островах) нам рассказали эпизод из жизни пилота Черевичного, который навсегда запомнился зимовщикам. Ляховские острова—одна из самых малоисследованных областей Севера. Люди, пытавшиеся изучить эту часть Арктики, платили жизнью за дерзкое стремление человечества подчинить себе весь земной шар. Советская страна создала на островах сеть полярных станций. Зимовщики изучали море и смену погод, прокладывая дорогу кораблям и самолетам.

Как-то раз, в полярную ночь, гидрологи, ушедшие в залив, увидели языки пламени на фоне черного ночного неба. Люди бежали к дому. Но огонь уже нельзя было остановить.

Рацию отстояли. Люди переселились в крошечный, тесный домик. Было голодно, тесно, грязно. Очень большой срок отделял зимовщиков от весны, кораблей, Большой Земли.

Тогда из Москвы в Иркутск пришла к Черевичному телеграмма: «Вылетайте в Шалаурово вывозить людей».

Самолет поднялся с Иркутского аэродрома. До Якутска—2.700 километров—пролетели за два дня. Было 60 градусов мороза. Штурман Штепенко обморозил лицо. В Якутске простояли день и снова поднялись. Горный перевал между Леной и Тикси закрывали облака, только кое-где в белом облачном море возвышались вершины гор. Самолет шел на высоте 2.000 метров. Приемник замерз—и самолет оглох, прервались связи, соединявшие его с землей.

Кончался запас горючего, когда летчик нашел «колодец»—прорыв в облаках. Внизу уже было почти темно. Сумрак окутывал плоскости. Меркли, смешивались краски. Серела, сливаясь с небом, земля. Наконец, увидели аэродром Булуна.

Пурга бушевала четверо суток. Когда ветер утих, откопали самолет и полетели к Тикси. Еще через день самолет сел в Шалаурово. Не выключая моторов, разместили зимовщиков и немедленно поднялись. Успели развернуться, но неожиданно машина начала стремительно терять высоту. Самолет падал прямо на мачту радиостанции. Мгновения оставались в распоряжении Черевичного. От этих секунд зависела жизнь людей. Пилот резко бросил самолет мимо мачты, домика, спланировав на аэродром. Осмотрели самолет. Оказалось, что лопнул вал правого мотора.

Проклятое бессилие! Черевичный прилетел спасать людей и тут, у самой цели, превратился в лишнюю обузу зимовки.

Пилот сидел у стола рации с листом бумаги и напряженно что-то высчитывал. Он вспоминал аэродинамику, расчет конструкции. И все больше и больше верил в свою дерзкую идею—полететь при одном моторе.

Попробовал, но самолет шел по кругу вместо прямой. В качестве противовеса привязали нарты, зимовщики палками тормозили вращательное движение самолета. Ревел ветер. Самолет оторвался ото льда, в сторону отлетели и нарты, и что-то весело кричавшие люди.

Испытание прошло удачно. Черевичный решил лететь к Тикси с одним мотором.

Он думал—это единственный выход в борьбе за жизнь и здоровье доверившегося ему коллектива. Пилот ходил веселый и радостный. Был уже назначен час отлета, когда пришла телеграмма: «Ждите мотора, его везет второй самолет».

Через несколько дней самолет Черевичного нес зимовщиков на Большую Советскую Землю.

ЧЕРЕЗ ДВА ПОЛЮСА

19** год...

Газеты миллионными тиражами трубят на весь мир о перелете советских летчиков. Крупные заголовки сообщают сенсационную новость: «На земной планете нет предельных расстояний», «Планета тормозит развитие авиационных достижений». Оглушенный читатель, потратив несколько центов на газеты, пробегает эти огромные буквы, взглядывает на небо, затем на землю. Он стучит ногой по твердой земле и, сбитый с толку, совершенно не понимает злвы той планеты, которой человечество обязано многими и многими сотнями лет жизни.

Любители сенсаций, потеряв аппетит, бегают по улицам, заглядывая в лица прохожих, и, не отыскав ответа, забегают в редакции газет, которые сами еще не знают толком, что им будет преподнесено завтра.

А завтра начиналось обыкновенным прекрасным летним утром, какое всегда бывает в уютных уголках центральной части Советского Союза. Как всегда, с востока приподнялось солнце. Как всегда, оно оживило птиц и запоздавших петухов. Последние, словно неуклюжие пророки, кричали то, что уже всем известно. И верно: чернеющий асфальт большого аэродрома давным давно заполнен снующими автомашинами, которые пулей мчатся в противоположную часть аэропорта.

Сотни корреспондентов, журналистов и писателей тщетно ищут пятерку смельчаков, виновников раннего начала сегодняшнего дня.

А пятерка, вернувшись поздно из Кремля, сейчас еще спокойно отдыхает в домике, приткнувшемся к самому берегу спокойного канала. Лишь изредка огромные грузовые пароходы из Ленинграда или Баку потрясают застоявшийся над каналом воздух сиплыми морскими сиренами.

Когда мы проснулись, подмосковный городок аэропорта уже бурлил полной жизнью. Нам недолго пришлось собираться. Командир экипажа, часто взглядывая на часы и на поднимающееся все выше солнце, торопил. Минут через 15, погрузившись в автомобили, мы мчались на летное поле.

Больших трудов стоило пробиться к самолету сквозь густое кольцо любопытных.

Безукоризненное крыло давило на человеческое сознание своим 50-метровым размахом, и бедные любители авиации охали и ахали, не подозревая, что это крыло в одно мгновение может на глазах уменьшиться и самый самолет будет выглядеть, точно упитанный малыш, у которого только ручонки показывают его неопытность в этом мире.

Мой товарищ, механик, решил открыть секрет видоизменения крыльев и, вытащив потайную лестницу, быстро забрался в люк, тщательно маскирующийся в стене плоского, как и крыло, фюзеляжа.

Через некоторое время внутри машины послышался сильный шум, и спустя минуту все увидели, как зашевелились крылья, на глазах уменьшаясь в размерах. Многие от неожиданности такого изменения на всякий случай отошли в сторону. Теперь эта огромная птица казалась какой-то хищной и подобранной машинкой, какие можно видеть на авиационных гонках на кубок «Скорость мира».

Пользуясь замешательством публики, оставшаяся четверка быстро, друг за другом, впрыгнула внутрь самолета и теперь спокойно начала последний осмотр корабля перед полетом. А осматривать здесь нужно было многое. Вон впереди, где плоский фюзеляж резко суживается, виден солидный вал, покоящийся на ажурных рамах и закрытых подшипниках,—туда идут бесконечные трубки маслопроводов, которые смазывают и охлаждают подшипники и вал. На конце вала насажен сложный винт с тремя большущими лопастями. Там же приложены механизмы управления винтом.

Боковые трапы, отступая внутрь фюзеляжа вдоль ведущего вала, подходят к хитрым и сложным паровым турбинам. Дальше трап, разделяя левую и правую турбины, уходит к пульту управления. Плотная переборка заканчивает переднюю рубку. Герметический двойной люк приводит к пилотской кабине, где виднеются десятки приборов и лес рукояток и штурвальчиков, предназначенных для управления всеми механизмами сложного корабля. Верхняя часть этой рубки сильно приподнята, остекленный какой-то особенной массой фонарь позволяет как пилоту, так и штурману обозревать всю переднюю и верхнюю сферу.

За штурманом находятся многочисленные радиоустановки и пеленгаторы. Непроницаемая переборка изолирует жилую часть фюзеляжа от задней части, где размещены горючее, резервные конденсаторы и химические автоматы, вырабатывающие кислород. Фюзеляж, являясь продолжением крыла, сделан из особо прочного материала с герметической стыковкой и клепкой, позволяя вмещать огромное количество горючего для паротурбин, не требуя для этого специальных резервуаров, утяжеляющих конструкцию. Важнейшие части двух паровых турбин заняли частично центропланные части крыльев, которые остаются неподвижными относительно фюзеляжа.

Левая турбина мощностью в 800 лош. сил считается основной. Ее назначение — не только отдавать мощность на ведущий вал и винт самолета, но и обслуживать сильные компрессоры, дающие нужное количество свежего и теплого воздуха как в рубки пилотов корабля, так и к форсункам паровых котлов.

Правая турбина, немного меньшей мощности, также может приводить в действие ведущий вал и также вести все обслуживание корабля. Эта турбина считается запасной и будет включаться или в случае порчи основной или в случае, если другая турбина потребует осмотра, легкого ремонта. Даже той мощности, какую может дать запасная турбина на высоте 10.000 метров, достаточно уже с середины полета для крейсерской скорости в 350—450 километров в час.

Четыре часа утра. Снаружи раздаются нетерпеливые удары. Экипаж ждут инженеры и масса провожающих. Скоро нужно улетать на буксировку. Мы быстро вылезли из кабины, выслушали сотни приветливых слов, попрощались со всеми товарищами и, заняв каждый свое место, принялись запускать основную турбину.

Да, у земли эта машина не эффективна. Она приспособлена к стратосферным полетам, и поэтому ей у земли не так уж хорошо. Внизу расстилаются громадные плоские заводы. Вон гигантский автозавод, дающий 200 авто в час.

По центральному каналу ползут на север и юг тучные океанские пароходы. Вдали уже виднеется Москва, а над ней день и ночь высится величественная скульптурная фигура Ленина, который указывает миру путь к счастливой жизни. Помня этот жест, седеющие вожди великих народов Советского Союза, сейчас, наверное, сидят в огромных залах, обсуждая с депутатами важнейшие проблемы социалистического государства. Бесчисленные автострады тянутся к этой замечательной Москве. Но нам уже нужно садиться. Вон эллинг и причалы. Мы садимся на боковой полосе, чтобы не нарушать работы дирижабельного порта.

Необычная краснокрылая птица, на боках которой во весь фюзеляж написано «Вперед к коммунизму!» и нарисовано красное знамя, на котором изображены вожди мирового коммунизма Маркс, Энгельс, Ленин и Сталин, привлекла всех пассажиров и работников этого порта.

Начальник аэропорта, наш старый знакомый и собрат по оружию, лукаво смеется, встречая с распростертыми об'ятиями.

Мы просим, чтобы он скорее выделял нам погрузочный причал с самым мощным буксирным дирижаблем. Получив указание, мы подрулили к 6-му причалу. В виде огромной парашютной вышки он высоко торчал над землей и удерживал за нос мощную серебристую сигару, на борту которой значилось «Буксир № 15». Из рубки дирижабля выглядывали пилоты и механики, приветливо размахивая шлемами и перчатками.

Теперь нам нужно сделать ответственную операцию: полностью заправить самолет и прицепить его к нижнему мосту дирижабля.

Когда заправочные колонки наполнили отсеки фюзеляжа горючим, водой и смазочным, когда ведущий инженер доложил об окончательной готовности, наш моноплан покатили на платформу под'емника и начали укреплять.

В это время под'ехали три автомобиля. Мы, вся пятерка, не сразу догадались, что это прибыли руководители правительства. Радость и волнение, гордость и большое внимание — все это переливалось в сознании каждого из нас. На поле уже оказались сотни людей, которые радостно приветствовали вождей. Мы, крепко попрощавшись с дорогими товарищами, усаживаемся в самолет, который через минуту начали медленно поднимать сильным под'емником вверх, вдоль причальной мачты, к щупальцам дирижабля.

Штиль способствовал благополучному старту. Наш друг дирижабль, крепко ухватив нас за шиворот, словно кошка котенка, плавно отчалил от грузовой мачты и, медленно набирая скорость, полез вверх. Скорость была достаточной, чтобы самолет мог быть управляем, и теперь он уже не покачивается, как это было у земли, а идет ровно. Экипаж возится у своего оборудования, раскладывает первые карты маршрута. Механики готовятся к запуску основной турбины. Они проверили сцепление с ведущим валом и жадно ждут сигнала о запуске.

Вот и 5.000 метров.

Турбина гудит тысячами оборотов. Радист передает на дирижабль просьбу дать максимальную скорость.

250 километров. Командир разговаривает по телефону с буксиром, прощается, дает сигнал о раз'единении и затем, отвинтив контакт телефонного провода, нажимает кнопки командных сигналов.

Горят стартовые лампы. Мы ждем того момента, когда щупальцы дирижабля вдруг выпустят нашего красавца из своих об'ятий.

Крылья распустились доотказа, концы его, загруженные добавочным бензином, изредка вздрагивают от неравномерного обтекания. Легкий толчок, и мы не видим над собой обезличенных ферм под'емного моста дирижабля. Мы летим одни. С высоты в нижний люк видны паутины бесконечных магистралей железных дорог и белые нити автострад. Слева—Москва и Ленин, указывающий рукой вдаль.

Курс—точно на север. Вначале наш путь лежит по культурной трассе: Москва—Северный полюс—Сан-Франциско—экватор. Затем, после Южной Америки, мы пролетаем над трудной частью маршрута—бассейн Южного полюса. Затем—через океан к Африке и через Турцию и СССР опять в Москву.

Высота достигла 8.000 метров. По графику мы переводим самолет в горизонтальный полет. Шаг винта слегка изменен, обороты сбавлены, и теперь уже воздушная скорость доходит до 300 километров в час. Штурман и радист явно лодырничают. Их работу странно облегчает маяк о. Рудольфа. Они затевают между собой какие-то посторонние разговоры. Земля закуталась одеялом из облаков или густой дымки, и только величественные северные каналы или крупные индустриальные города изредка определяются простым глазом наблюдателя.

Вскоре какая-то серебристая вуаль высоких облаков надолго закрыла под нами землю. Да, земля на этой высоте и не чувствуется! Ее дыхание знает лишь радист, изредка переговаривающийся то с Москвой, то с островом Рудольфа, то с какой-либо линейной машиной, идущей из Америки или из Союза, где уже всем известно о нашем перелете.

Через десять часов радиокомпасы показали, что аэропорт о. Рудольфа—под нами. Путевая скорость—больше 300 километров в час.

Мы запустили для поверки правую турбину—она работает отлично. При ее помощи слегка сократили размеры крыльев по размаху, втянув их консоли внутрь. От этого сопротивление еще более уменьшилось, и самолет при тех же оборотах прибавил скорость. 350 километров плюс попутный ветер неимоверно быстро несут нас над давно покоренной Арктикой!

Компрессоры дают чистейший прессованный воздух высот, не знающих пыли. От яркого солнца пилотская кабина прикрывается шторами. Первая вахта, сменившись, разогревает какао, дружно уплетая завтрак. Вскоре она разместилась на подвесных койках спать.

Прошли полюс. Радиомаяки островов Патрика и Банкса оповестили о нашем подходе к Канаде, и мы вскоре заметили смутные ниточки, идущие от океана поперек Канады. Это куча горных цепей. Какие они ничтожные и беспомощные с этой высоты! Какие они страшные и суровые на самом деле!

Некоторые места океана оголяются, и кажется, что летишь над огромными озерами.

Грозовые фронты просовывают свои пики кучевых туч кверху, часто приближаются к нам на 2.000—3.000 метров. Нет уж, дудки, вы нас никогда не достанете!..

Через сутки полета слева как будто бы был виден перешеек, соединяющий две Америки. Мы забираем еще две тысячи метров, и теперь мир земной что-то хлопочет и делает далеко от нас. 10.000 метров! Темное небо и злые лучи солнца, обжигающие кожу лица. И лютый постоянный холод. Минус 60, минус 54. Хорошо греют нас электропечь и компрессорный воздух, и мы только по электротермометрам судим о наружной атмосфере. Темноты не чувствуется из-за богатых огней самолета и автопилотов, которые точно выполняют свое дело.

Механики просят выключить главную турбину и перейти на запасную. Командир не возражает, и мы вскоре по очереди заглядываем в моторную рубку, где начался осмотр остановленной турбины. Она уже протащила нас 15.000 километров. Первый механик любовно охаживает эту умную машину, которую готовили молодые инженеры и рабочие крупнейшего в мире советского завода.

Но ничего не нашли придирчивые механики, и теперь, сидя в своей рубке, скучно оглядывают контрольные приборы работающей малой турбины.

Пеленгуясь на радиостанции Южной Америки, мы вышли на Огненную Землю.

Море облаков закрывает южные острова, и мы, пользуясь астрономическими приборами, начали продвигаться к Южному полюсу. Этот ответственный участок заставил вновь включить отдохнувшую левую турбину, еще более уменьшить размах крыльев.

Так прошли еще сутки. Какие впечатления? Собственно, никаких! То темно и куча звезд, то чуть светлее и много солнца, то белое полотно мощных льдов, то чернеющие воды океанов или серые массы земли, а больше—вуаль из мрака и серой мглы, окружающей самолет. В самолете, как дома,—и приятно, и удобно, а самое главное — летишь через весь земной шар. Но еще более главное — это прекрасная работа всех частиц сложного корабля и людей, обладающих этим кораблем, и страны, которая творит не только корабли, а творит все более новую, все более интересную жизнь.

Мы летим над Африкой. Она желтеет и кажется безжизненной пустыней. Большая высота не позволяет точно установить действительности.

Самолет, совершенно облегчившись, теперь упрятал внутрь половину своих крыльев и мчится со скоростью 500 километров в час на север, в родную Москву.

Стрелки бензиномеров переползли совсем на другие цифры и теперь приносят излишнюю заботу отважной пятерке. Но севастопольский маяк сильно оживил всю нашу группу, когда горная Турция быстро плыла под краснокрылым монопланом. Шестьсот километров в час—и вот она, наша родная земля! Вскоре гигантские города Юга и нити железных дорог потянулись густой сетью.

102 часа полета! Скоро Москва. Пора снижаться. В Москве сильный дождь. Нужно выйти под облака в районе Тулы—там ясно.

Многочисленные радиостанции Москвы неведомыми волнами эфира уже обдавали самолет. Вскоре сквозь полосу дождя замелькали дома знакомой Москвы. Мы шли на высоте, где стоял Ленин с протянутой вперед рукой, и теперь радостно машем знакомой статуе.

А вечером 6-миллионная Москва дрожала от оваций и криков ура, когда советская пятерка через 5 суток полета вновь прошлась по улицам на пути к дворцу, где вверху стоит Ленин. В залах грандиозного дворца заседают вожди нашей родины с депутатами народа, и приветливые глаза Сталина сияюще блестят навстречу отважной пятерке.

ГЕОРГИЙ БАЙДУКОВ.

Примечание автора. Хотя изложенное здесь является фантастическим рассказом, но успехи советской авиации дают все основания полагать, что описанный самолет и предсказанный перелет могут быть осуществлены в очень недалеком будущем.

Г. Б.

«Чемпион по под'ему тяжестей» (В. К. Коккинаки).

Дружеский шарж К. Ротова.

СЛАВА СТАЛИНСКИМ СОКОЛАМ!

Велики, многообразны и разносторонни дела нашей славной советской авиации. Она тем и отличается от авиации буржуазных стран, что повседневно с успехом участвует во всех областях социалистического строительства в нашей стране.

Мощна и грозна наша военная авиация. Ее сила — в блестящем материальном оснащении, которым уверенно владеют бесстрашные советские летчики. Это знают и этого боятся все наши враги на Западе и на Востоке.

Советские летчики на советских самолетах вписали в историю авиации много героических подвигов, покрыли неувядаемой славой нашу родину. Это они покорили Северный полюс, это они дважды проложили кратчайший путь между СССР и Америкой. Неисчислимы героические подвиги, будничные дела советских авиаторов, оказывающих помощь рыбакам Арктики и Каспия и доставляющих в больницы с далеких окраин граждан Советского Союза, нуждающихся в срочной медицинской помощи.

Завоевывая высоту, скорость и дальность полетов, советские авиаторы на протяжении только одного года установили 18 международных рекордов.

С каждым днем растет и крепнет наш гражданский и военный воздушный флот, выращивая тысячи сталинских соколов, которые в нужную минуту своей военной выучкой и преданностью советскому государству обратят в бегство и уничтожат всех врагов нашей родины.

Герой Советского Союза

комбриг **Б. А. ТУРЖАНСКИЙ.**

СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ — НОСИТЕЛИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ГУМАНИЗМА

Когда летишь над просторами нашей необ'ятной страны, особенно остро чувствуешь, какое громадное значение имеет для СССР авиация, как средство сообщения, как носитель передовой, социалистической культуры.

Советские летчики, выпестованные товарищем Сталиным, являются подлинными представителями социалистического гуманизма. Лучшим доказательством этого являются последние трансполярные перелеты наших товарищей героев-летчиков. Боевая мощь советских эскадрилий служит прогрессу и культуре. Она вызывает страх у врагов и сковывает силы войны и фашистского варварства.

Летчики Гражданского воздушного флота беспредельно преданы коммунистической партии и товарищу Сталину, горячо любят свое дело. Нас окрыляет неустанная сталинская забота о кадрах авиации, вдохновляет и обязывает ко многому любовь, которой советский народ окружает своих летчиков.

Нет никаких сомнений, что в нужную минуту многочисленная семья советских летчиков даст любое количество новых героев, совершит новые подвиги во имя всего прогрессивного человечества.

Герой Советского Союза

В. С. ГОРАНОВ.

БЕСПРИМЕРНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ

Больше года мир содрогается от грохота бомб, сбрасываемых фашистскими аэропланами на мирные города и селения Испании. Фашистские летчики убивают, калечат детей и стариков. Фашистская авиация сеет смерть, ужас, одичание.

За это же время советские пилоты вписали не одну славную страницу в историю культурного роста своей страны. Преодолевая огромные пространства, они связали с центром далекие, прежде глухие окраины. На советском секторе Арктики прокладываются новые воздушные линии. Растут новые зимовки. Для безлюдной прежде ледяной пустыни советский самолет открыл широчайшие перспективы культурного и экономического роста.

В 1937 году весь мир с восхищением заговорил о советской авиации, о ее людях, о машинах.

Я и мои товарищи счастливы и горды тем, что приняли участие в сказочной экспедиции на полюс, возглавляемой Отто Юльевичем Шмидтом. Вот уже 3 месяца, как в районе полярного бассейна на дрейфующей льдине ведут научные работы мирового значения четверо отважных советских ученых.

Положено начало трансполярной линии СССР—Северная Америка.

Эти последние перелеты беспримерны. Они ярко говорят о том, какой огромной мощи добилась советская авиация. Они, как и сотни других перелетов наших летчиков, наглядно демонстрируют, каким целям служит советский летчик — носитель культуры и прогресса.

Герой Советского Союза

М. ВОДОПЬЯНОВ.

АВИАЦИЯ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

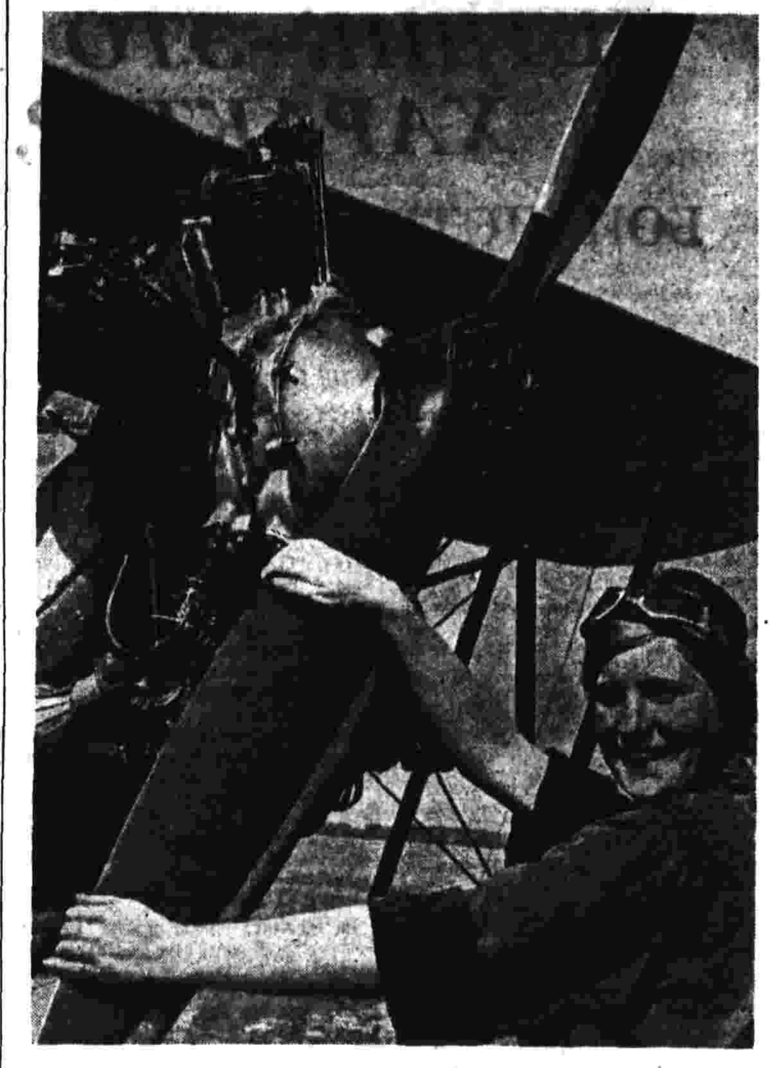
Только у нас в СССР, в отличие от крупнейших капиталистических стран, советская авиация играет большую роль в мирном строительстве. Почтовые и пассажирские линии, борьба с саранчой и малярийным комаром, помощь на рыбной путине, разведка тюленя, рисосеяние и, наконец, ледовые разведки для проводки караванов судов, плавающих Северным морским путем.

И совершенно естественно, что только в СССР оказалось возможным поставить на мирную службу в таком об'еме авиацию, так же как в сельском хозяйстве мощные тракторы и комбайны. Только крупные хозяйства могут продуктивно использовать машины такой большой производительности и сложности, как самолеты.

Авиацией охвачены главнейшие магистральные трассы. Следует и отдельные селения в глубинных районах также обслужить авиацией. В этом деле огромная роль принадлежит легкомоторной авиации, и мы уверены, что поставленное на правильный путь массовое производство легкомоторных самолетов заполнит этот пробел.

Герой Советского Союза

А. АЛЕКСЕЕВ.



Клавдия Мошнина—учлет Сталинского районного аэроклуба (Москва), таксировщица склада № 7 Мосавтотреста. Фото В. Руйковича.

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ

Государство, имеющее специфические морские интересы, как, например, Англия, Соединенные Штаты Америки, Италия, Япония, старается всячески развивать свою морскую авиацию. Если в 1934 году Соединенные Штаты имели 940 морских самолетов, то в 1937 году число их увеличилось до 1.700. Если Япония в 1934 году имела 630 самолетов, то к настоящему времени численность их дошла до 1.200. Если Англия в 1934 году имела 250 самолетов, то теперь она имеет их около 500.

Морская авиация играет весьма большую роль в качестве надежного средства обороны морских границ, обеспечивая боевую деятельность флота и являясь самым маневренным и эффективным оружием нападения.

В связи с этим в ряде капиталистических стран придают большое значение развитию авианосной авиации. Соединенные Штаты Америки до 1937 г. имели 4 авианосца, а в нынешнем году ввели в строй еще 2 новых авианосца по 22 тысячи тонн водоизмещения. Каждый из них может взять на борт по 120 самолетов.

Увеличивая количество боевых морских самолетов, капиталистические страны одновременно с этим перевооружают их на основе всех новейших достижений авиатехники. Внимание конструкторской мысли направлено, главным образом, на развитие тяжелых многомоторных гидросамолетов и крупных летающих лодок, обладающих большой скоростью, дальностью действия и грузопод'емностью, способных перевозить большие грузы на далекие расстояния и, следовательно, быть мощными бомбардировщиками.

Высоко развитая авиационная техника в Соединенных Штатах Америки, Англии, Франции и Италии резко увеличила боевые свойства морской авиации. На сравнительно низком уровне находится морская авиация Японии, которая только в нынешнем году приступила к постройке гидросамолетов силами своей промышленности.

Много средств тратится в капиталистических странах на развитие аэродромной сети и строительство морских авиабаз как в метрополии, так и в колониальных владениях. Англия, например, в 1937 году строит 30 аэродромов, главным образом в районе Средиземного моря. Америка строит новые авиабазы на Гавайских островах, острове св. Фомы, вблизи Панамского канала и в метрополии. Япония развернула большое строительство гидроаэродромов на Корейском побережье, стараясь приблизить свои авиабазы к границам СССР.

История развития нашей морской авиации отражает в себе историю нашего молодого, но уже самого передового и мощного в мире воздушного флота.

В 1918 г. из жалких остатков авиационных гидродивизионов царской России в Астрахани и в Нижнем-Новгороде были сформированы первые эскадрильи советской морской авиации. Еще в годы гражданской войны, летая на примитивных машинах, достаточно потрепанных в боях, красные морские летчики успешно били белогвардейцев и интервентов на всех фронтах.

Из года в год, под руководством нашей партии, правительства и народного комиссара обороны тов. Ворошилова, под неослабным наблюдением товарища Сталина, наша морская авиация росла и крепла. Особенно бурного роста она достигла в годы сталинских пятилеток, когда наша социалистическая промышленность стала сама производить самолеты и моторы в любом количестве. Наша морская авиация неуклонно росла и качественно. На ее вооружении находятся самолеты, не только не уступающие, но в некоторых отношениях и превышающие тактико-технические свойства морских самолетов зарубежных стран.

1937 год может быть с полным правом назван годом триумфов и международных рекордов советского воздушного флота.

25 апреля 1937 года морской летчик, старший лейтенант Ершов на транспортном гидросамолете поднялся с коммерческой нагрузкой в 1.000 килограммов на высоту 9.190 метров и на 326 метров перекрыл международный рекорд, поставленный более 3 лет назад французским летчиком Бурденом. В декабре 1936 года морские летчики Рябенко и Ильинский на многомоторном транспортном гидросамолете поднялись с коммерческой нагрузкой в 10.000 килограммов на высоту 1.942 метра. 22 и 25 мая нынешнего года летчица-орденоносец, старший лейтенант Полина Осипенко поднялась на гидросамолете на высоту в 8.864 метра, затем с грузом в 500 килограммов—на высоту 7.605 метров и с грузом в 1.000 килограммов—на высоту 7.009 метров, побив, таким образом, международные женские рекорды.

Немало героических дел совершили летчики нашей морской авиации в нынешнем году. Летчик Балтийского флота лейтенант Пушкин героически ликвидировал пожар на самолете в воздухе, чем спас себя и самолет. Старший лейтенант Павлов, в прошлом беспризорник, показал блестящее овладение техникой и искусством летного дела. Около 300 тысяч километров налетал тов. Павлов без единого происшествия. Младший командир пилот Тихоокеанского флота Золотов за все время своей работы также не знает летных происшествий, по праву считаясь одним из лучших в стране воздушных бойцов-истребителей. Штурман-бомбардир Черноморского флота, старший лейтенант Студеничников в нынешнем году получил звание воздушного снайпера.

Таких летчиков у нас — тысячи!

Наша морская авиация воспитала не один десяток героев. Товарищи Молоков, Ляпидевский, Доронин, Мазурук — это воспитанники морской авиации. Знаменитые штурманы Ритсланд, Штепенко—воспитанники морской авиации.

Наши враги прекрасно сознают, какова мощь советского воздушного флота. Известно, например, что японцы под лозунгом «Сила крыльев решит успех второй русско-японской войны» интенсивно развивают свою авиацию, стараясь перекрыть воздушные силы на Дальнем Востоке.

Если враг нападет на нашу страну, если он попытается нарушить целостность советских границ, то наша морская авиация, так же как и весь наш воздушный флот, сумеет отбить у противника всякую охоту к повторению подобных попыток.

Капитан-лейтенант **Н. ЕЖОВ.**



«Мечта пилота» (М. В. Водопьянов).

Дружеский шарж К. Ротова.

ВОЙНА ЯПОНИИ ПРОТИВ КИТАЙСКОГО НАРОДА

ПОРАЖЕНИЕ ЯПОНЦЕВ У НАНЬКОУ

Китайские войска захватили 26 неприятельских танков и 11 орудий

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Агентство Сентрал Ньюс сообщает, что, согласно заявлению, опубликованному китайским военным министерством, два японских отряда, располагавших 31 полевым орудием и 36 танками, сегодня в 9 ч. утра начали ожесточенную атаку на Чуюн, вблизи горного прохода Нанькоу (на Бейпин-Суйюаньской железной дороге).

Во время боя, продолжавшегося несколько часов, китайские войска захватили 26 вражеских танков и 11 полевых орудий. Японцы были разбиты и, понеся тяжелые потери, отступили в направлении Чаппица.

По сообщениям из Нанкина, китайские войска в районе Нанькоу перешли в контрнаступление.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). На восточно-суйюаньском фронте продолжаются жестокие бои. Успешно отразив атаку «нерегулярных» японо-манчжурских войск, китайские войска осадили Шанду — стратегический укрепленный пункт «нерегулярных» японо-манчжурских войск в Восточном Чахаре.

По последним сведениям, генерал Янь Си-шань (глава провинции Шаньси) сообщил нанкинскому правительству, что город Шанду занят китайскими войсками.

КИТАЙСКАЯ ПЕЧАТЬ ПРИЗЫВАЕТ К НАСТУПАТЕЛЬНОЙ БОРЬБЕ

ШАНХАЙ, 16 августа. (ТАСС). Газета «Либао», посвящая передовую статью военным действиям в Шанхае, призывает китайских военных лидеров отказаться от тактики «сопротивления без наступления».

«Национальная кампания сопротивления врагу,—пишет газета,—началась. Но находятся, однако, еще люди, сомневающиеся в результатах этой кампании. Они утверждают, что наша военная победа в Суйюани является случайностью. Предательский характер подобных утверждений очевиден. К нашему несчастью, мы на протяжении шести лет вели пассивное сопротивление. Но сопротивление без наступления обречено на неудачу, и поэтому мы настаиваем на контрнаступлении. Из прошлого горького урока пора сделать необходимые выводы».

«Кровь, пролитая нашим народом во время шанхайской войны 1932 года,—продолжает газета, — еще не засохла. Как же мы можем сейчас придерживаться старой тактики?».

БЕСПОКОЙСТВО В ЛОНДОНЕ

ЛОНДОН, 17 августа. (Соб. корр. «Правды»). В связи с положением на Дальнем Востоке и сильным беспокойством, ощущающимся в политических кругах Лондона, английский министр иностранных дел Иден сегодня вернулся в Лондон.

Сегодня же состоялось совещание министров, на котором присутствовали: военный министр Хор-Белиша, морской министр Даф-Купер, министр авиации лорд Суинтон и др. Совещание обсудило положение в Шанхае.

ЛОНДОН, 16 августа. (ТАСС). «Таймс» комментирует в передовой статье положение в Китае. Газета указывает, что события, развернувшиеся после инцидента в Люкоуцзяо, подтверждают китайскую точку зрения, согласно которой Япония стремится создать в Северном Китае коридор для улучшения своих позиций на случай войны с СССР и для дальнейшего продвижения в удобный момент на юг Китая.

«Таймс» подчеркивает, что Англия, Америка и Франция располагают на Дальнем Востоке важными интересами, которые они «обязаны защищать».

* * *

ТОКИО, 16 августа. (ТАСС). Агентство Домей Цусин сообщает, что японское министерство иностранных дел получило предложение английского правительства об «исключении Шанхая из сферы враждебных действий между китайскими и японскими войсками». Министерство иностранных дел считает, однако, невозможным принять это предложение, «поскольку уже нельзя отменить меры, принятые японскими вооруженными силами».

СОВЕЩАНИЕ У РУЗВЕЛЬТА

ВАШИНГТОН, 17 августа. (ТАСС). Президент США Рузвельт совещался с государственным секретарем Хэллом (министр иностранных дел), военным министром Вудрингом и с другими представителями армии и флота. Предполагают, что на совещании обсуждались вопросы, связанные с последними событиями на Дальнем Востоке.

Правительство США увеличивает свои военные силы в Шанхае. В дополнение к роте морской пехоты, посланной в Шанхай из Манилы (Филиппинские острова), в Шанхай отплыли два американских эсминца из Чифу.

Американский банк «Чейз нейшиональ бэнк» закрыл свое отделение в Шанхае.

ФОРМИРУЕТСЯ КИТАЙСКИЙ РАБОЧИЙ КОРПУС

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Китайская печать сообщает, что 16 августа утром на фронт отправился первый отряд китайского рабочего корпуса. Этот отряд насчитывает свыше 100 человек.

ЭВАКУАЦИЯ АНГЛИЧАН И АМЕРИКАНЦЕВ ИЗ ШАНХАЯ

ЛОНДОН, 16 августа. (ТАСС). Более двух тысяч английских женщин и детей было вчера взято на борт английских пароходов, выходящих сегодня из Шанхая в Гонконг.

НЬЮ-ЙОРК, 16 августа. (ТАСС). Как передает агентство Ассошиэйтед Пресс из Шанхая, власти США предписали американским женщинам и детям покинуть город. Много женщин и детей отплывает сегодня на борту парохода «Президент Тафт». Американский крейсер «Аугуста» высадил моряков для того, чтобы содействовать эвакуации.

ВОЕНИЗАЦИЯ ЯПОНСКОГО ХОЗЯЙСТВА

ТОКИО, 16 августа. (ТАСС). Газеты «Асахи» и «Цюгай сиогио» указывают, что финансовые и экономические круги крайне озабочены неизбежными последствиями быстрого перевода всей японской экономики на военную ногу. Эти круги понимают, что меры, намеченные министерством финансов, вызовут большие потрясения в ряде важных отраслей промышленности и торговли.

Вслед за министерством финансов министерство торговли и промышленности также занялось подготовкой законодательных мер военного времени, которые будут внесены на чрезвычайную сессию парламента. По словам газеты «Асахи», эти меры, между прочим, предусматривают: государственный контроль над японским торговым флотом и над деятельностью морских страховых компаний; передачу государственного контроля над военной промышленностью непосредственно в руки военных властей и т. д. Министерство торговли и промышленности намечает также создание особого органа, ведающего мобилизацией всей японской промышленности.

Гитлеровская агентура в Чехословакии

ПРАГА, 16 августа. (ТАСС). На-днях в Германии происходил с'езд гитлеровской зарубежной агентуры. На этом с'езде выступил прибывший из Чехословакии руководитель фашистской партии судетских немцев Генлейн.

Генлейн, в частности, заявил: «Мы знаем, что мы не одни, что за нашей спиной стоите вы — братья по расе и нации». Вся пражская печать расценивает это заявление как признание самим Генлейном политических и финансовых связей генлейновской партии с фашистской Германией.

В самой Чехословакии усиливается активность генлейновских элементов. Так, на-днях группа генлейновских террористов напала на трех солдат чехословацкой армии и забросала их камнями. Генлейновцы развили большую активность в связи с отказом чехословацкого правительства выдать разрешение на отправку детей из Чехословакии в Германию.

Газета «Ческе слово» указывает, что Чехословакия стоит перед серьезной опасностью генлейновского путча. Газета требует, чтобы правительство приняло серьезные меры к пресечению враждебной чехословацкому государству деятельности партии Генлейна.

Официоз министерства иностранных дел «Прагер прессе» помещает сегодня передовую статью под заголовком: «Германия и Чехословакия». Газета констатирует, что клеветническая кампания германской печати против Чехословакии окончилась провалом, поскольку она не вызвала никакого сочувствия в других странах, в частности в Англии, Франции и США. С другой стороны, результатом этой кампании, заявляет «Прагер прессе», является укрепление боеспособности чехословацкой армии. Наконец, эта кампания ни в чем не изменила политики чехословацкого правительства по вопросу о положении национальных меньшинств. «Вмешательство извне во внутренние дела нашего государства, — пишет газета,—тайные связи с заграницей, нажим и угрозы будут напрасными: Чехословакия пойдет своими путями, будет применять свои методы и осуществлять свою программу».

БОЙКОТ РЕАКЦИОННОЙ ПЕЧАТИ В США

НЬЮ-ЙОРК, 16 августа. (ТАСС). Бойкот антифашистской общественностью реакционной печати Херста продолжается.

Недавно было приостановлено издание трех херстовских газет. Теперь закрыто херстовское информационное агентство Юниверсал Сервис.

НА ФРОНТАХ В ИСПАНИИ

По сообщениям ТАСС и корреспондентов «Правды» за 17 августа

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

Фашистские войска продолжают вести наступление в провинции Сантандер. В операциях фашистов участвуют крупные силы, артиллерия и авиация. Фашистам удалось прорвать позиции республиканцев на фронте Мата де Хос — Матапоркуера и продвинуться в направлении Олеа (в 63 километрах от Сантандера).

Несмотря на отчаянные атаки мятежников на Рейносу и на усиленную бомбардировку республиканских позиций в этом секторе, город остался в руках республиканцев. Неоднократным атакам мятежников подверглись также позиции республиканцев в Сонкильо.

По сведениям агентства Эспанья, 15 августа в боях на сантандерском участке мятежники потеряли свыше тысячи человек.

По сведениям французской печати, в операциях мятежников на сантандерском участке участвуют 4 итальянские дивизии.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

На центральном фронте без перемен. В различных секторах происходит легкая артиллерийская и ружейно-пулеметная перестрелка.

На сторону республиканцев перешли 12 солдат из войск противника.

Эскадрилья фашистских самолетов бомбардировала республиканские позиции на севере провинции Гвадалахары, но не причинила им ущерба.

ВОСТОЧНЫЙ (АРАГОНСКИЙ) ФРОНТ

По сообщению министерства обороны, мятежники предприняли ряд атак в районе Вильель. Все атаки были отбиты.

В районе Бесас — ружейная, пулеметная и артиллерийская перестрелка.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

В секторе Пособланко фашистские войска подвергли интенсивному обстрелу позиции республиканцев.

Республиканская артиллерия бомбардировала скопления мятежников у Вега де Тихола, Орхиви, Кортихо де Тихола и Бернандо Диас.

* * *

Как сообщает министерство обороны, 16 августа республиканская авиация бомбардировала ряд железнодорожных станций и аэродромов, находящихся в руках мятежников. Бомбардировке подверглись вокзал в Сигуэнсе, а также аэродромы в Тафалья (где находилось 4 бомбардировщика) и в Витории (где было 8 бомбардировщиков). На втором аэродроме в результате бомбардировки вспыхнул пожар. Республиканские самолеты обстреляли из пулемета позиции мятежников в деревне Бесас, железнодорожную станцию в Паленсии, а также казармы и железнодорожную станцию в Вальядолиде.

* * *

16 августа ночью фашистские самолеты пытались совершить налет на Барселону. Зенитные батареи республиканцев открыли огонь по фашистским самолетам и обратили их в бегство. Преследуемые республиканскими истребителями, фашистские самолеты, пролетая над Бадалона (к северу от Барселоны), сбросили там несколько бомб; имеются жертвы среди гражданского населения.

ВОССТАНИЕ ГАРНИЗОНА МЯТЕЖНИКОВ В ЛАРАЧЕ

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Как передает агентство Эспанья из Гибралтара, в гарнизоне мятежников в Лараче (Испанское Марокко) вспыхнуло восстание. Части регулярной армии во главе с офицерами выступили против «фалангистов» и «Иностранного легиона». Восставшие были хозяевами города в течение 4 дней, пока из Сеуты и Тетуана не были переброшены в Лараче сильные подкрепления.

Восстание было подавлено с помощью германской авиации, бомбардировавшей город. Было убито свыше 200 офицеров и солдат. Несколько офицеров было расстреляно, другие были разжалованы и отправлены на фронт.

ПОДРОБНОСТИ ПОТОПЛЕНИЯ «СИУДАД ДЕ КАДИКС»

СТАМБУЛ, 16 августа. (ТАСС). Как уже сообщалось, 15 августа, в 10 час. 30 мин. утра, в Эгейском море, у входа в Дарданеллы, недалеко от острова Тенедоса, подводной лодкой торпедирован и потоплен испанский пароход «Сиудад де Кадикс». Находившимся поблизости советским теплоходом «Варлаам Аванесов» спасена вся команда потопленного испанского парохода в составе 79 человек.

Сегодня утром советский теплоход со спасенной командой «Сиудад де Кадикс» прибыл в Стамбул. В беседе с корреспондентом ТАСС капитан «Варлаама Аванесова» тов. Остащевский сообщил следующие подробности:

«Мы шли обратным рейсом из Бордо и Нанта в Туапсе. В 10 ч. утра по судовому времени в 32 милях от входа в Дарданеллы я заметил шедший нам навстречу большой двухтрубный испанский теплоход и возле него с левого борта метрах в 400 следовавшую параллельным с ним курсом большую подводную лодку. Когда расстояние между нами равнялось всего лишь трем милям, подводная лодка выпустила в испанский теплоход две торпеды, которые, попав в судно, вызвали колоссальный взрыв. Помимо этого, подводная лодка произвела 6 или 7 орудийных выстрелов. Часть снарядов легла впереди и позади нашего теплохода. Испанский теплоход на наших глазах стал быстро погружаться носовой частью в воду. С момента начала обстрела до момента полного потопления прошло не более 45 минут.

Все это время подводная лодка, подняв флаг испанских мятежников, кружилась вокруг своей жертвы, затем исчезла. Спасенные испанские моряки и капитан единодушно утверждают, что в составе испанского военного флота такой подводной лодки не было. По их заявлению, на борту этой подводной лодки красными буквами значилась надпись «Ч-3», а находившиеся на ней офицеры, внимательно следившие за результатом своих пиратских действий, были одеты в итальянскую летнюю форму».

Война Японии против китайского народа. На снимке — эшелон с беженцами из Северного Китая, направляющимися в глубь страны.

Фото из французской газеты «Эксцельсиор».

Приветствия советской авиации

Полеты русских в США и подвиги советских исследователей, создавших научную базу у Северного полюса, вызвали всеобщее восхищение и укрепили дружбу между США и СССР. Не сомневаюсь, что, с точки зрения предсказания погоды, метеорологические станции, находящиеся у Северного полюса, на острове Рудольфа и в других пунктах, окажут неоценимые услуги цивилизации. Если работа будет продолжена в этом направлении, то с течением времени можно будет предсказывать погоду задолго вперед, и это даст возможность предотвратить катастрофы, причиняемые внезапными холодами и наводнениями.

Мы все полны энтузиазма по поводу вкладов, сделанных советской авиацией в сокровищницу мира.

Адмирал Ричард Берд,
исследователь Антарктики.

Нью-Йорк. (По телеграфу).

* * *

Человечество нуждается в законченном знании движения атмосферы не только на Северном, но и на Южном полюсе. Трансполярные полеты советских летчиков сделали в смысле открытия новых возможностей воздушного транспорта больше, чем любые другие полеты последних лет.

Эти возможности, однако, не ограничиваются полетами через полюс. Советские летчики своими отлично организованными и великолепно выполненными полетами обратили внимание общества и всех передовых стран на возможности и преимущества полетов на больших высотах.

Трансполярные перелеты советских летчиков не уступают по своему значению полету Линдберга в 1927 году. Глубоко убежден, что при ровной, холодной и ясной погоде, лунном сиянии и наличии крепкого, устойчивого льда трансполярные зимние полеты гораздо безопаснее летних. Для этого требуется, однако, больше метеорологических станций и наблюдений. СССР оказался в этом отношении пионером, и Канада и США должны следовать по тому же пути.

Капитан Губерт Уилькинс,
участник перелета 1928 г. через Арктику с мыса Барроу на Шпицберген.

Нью-Йорк. (По телеграфу).

* * *

Вся французская авиация горячо рукоплескала блестящим достижениям советских летчиков Громова, Данилина, Юмашева. Их полет, помимо своего чисто спортивного значения, имеет еще другую, гораздо более глубокую ценность: он открывает новый торговый путь между Европой и Америкой.

Он подтверждает также лишний раз высокие достоинства советской авиации, которую я сердечно приветствую от имени гражданской авиации Франции.

Рене Кербан,
директор французской гражданской авиации.

Париж. (По телефону).

ВСТРЕЧА АРТИСТОВ МХАТ С АРТИСТАМИ «НАРОДНОГО ТЕАТРА»

ПАРИЖ, 17 августа. (Соб. корр. «Правды»). В помещении театра «Сара Бернар» играет в настоящее время так называемый «Народный театр» — новое явление в застойной жизни французского театра. С громадным успехом в течение продолжительного времени идет пьеса «Мать», переделанная Виктором Маргеритом из одноименной повести Горького.

На торжество сотого представления пьесы были приглашены артисты МХАТ. После спектакля состоялась товарищеская встреча обоих театров. Присутствовали Книппер-Чехова, Леонидов, Иванов, Марков и другие. Товарищ министра по делам культуры Лагранж выступил с речью, в которой говорил о дружеском сотрудничестве советского и французского театров. Встреча носила исключительно теплый характер.

В. Финк.

МАССОВЫЕ САМОУБИЙСТВА В ФАШИСТСКОЙ ГЕРМАНИИ

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). Самоубийства стали в фашистской Германии повседневным явлением.

Газетная хроника происшествий повествует о жутких случаях уничтожения отчаявшимися родителями своих детей и себя. Так, в северном районе Берлина отравилась газом семья парикмахера, состоявшая из мужа, жены и 12-летней дочери. В том же районе Берлина, населенном главным образом рабочими, произошло самоубийство матери и 10-летней дочери. В Ландсгуте (Бавария) 29-летняя мать утопила своих трех детей в возрасте от трех до шести с половиной лет. На озере Бодензее утопилась 40-летняя женщина с двумя детьми в возрасте 1 года и 5 лет.

Самоубийства одиночек — столь частое явление в Германии, что печать их регистрирует в двух—трех строках, старательно избегая касаться причин самоубийств.

ПОД'ЕМ РАБОЧЕГО И КРЕСТЬЯНСКОГО ДВИЖЕНИЯ В ПОЛЬШЕ

ВАРШАВА, 16 августа. (ТАСС). Печать отмечает непрерывный рост забастовочного движения в Польше.

Газета «Дзенник поранны», характеризуя забастовочное движение в Польше, пишет: «Рабочие уже давно осознали, что нынешнее положение вещей стало для них нетерпимым. По всей стране прокатилась волна забастовок за повышение зарплаты. Количество забастовок все растет и растет. В Польше не проходит и дня без того, чтобы не вспыхнуло 8—10 новых забастовок».

ВАРШАВА, 16 августа. (ТАСС). Вчера крестьянская партия «Стронництво людове» провела «крестьянский день». По всей Польше происходили крестьянские митинги, на которых принимались антифашистские резолюции, требующие роспуска сейма и сената и организации новых выборов на демократических началах.

Иностранная хроника

✱ Управление токийской полиции решило увеличить число полицейских в Токио на 500 человек.

✱ В Дюссельдорфе (Германия) начались германо-польские торговые переговоры.

Обзор военных действий в Китае

Японская агрессия в Северном Китае подготовлялась задолго до пресловутого «инцидента» в Люкоуцзяо.

Все же соотношение сил к этому времени, несмотря на техническое превосходство расположенных в Северном Китае японских частей, было на стороне китайцев. Китайский гарнизон в районе Калган—Бейпин—Тяньцзинь состоял из 29-й армии генерала Сун Чже-юаня (председателя Хэбэй-Чахарского политического совета)—в составе 4 пехотных дивизий, двух отдельных пехотных бригад, двух кавалерийских бригад, общей численностью до 65 тыс. человек при 34 орудиях.

Японский так называемый северо-китайский гарнизон имел около 6 тыс. пехоты при 40 орудиях, 40 самолетах и 60 танках и бронемашинах. Гарнизон этот был расположен в различных пунктах Северного Китая, главным образом в Тяньцзине и Бейпине. Период протестов и ультиматумов японское командование использует для спешной переброски новых войск из Манчжурии, Кореи и собственно Японии. 21 июля, получив свежие подкрепления, японцы делают попытку окружения и уничтожения наиболее антияпонски настроенных частей 29-й армии—37-й пехотной дивизии и 39-й отдельной пехотной бригады, занимающих Бейпин и его окрестности. Численность японских войск возросла к этому времени почти втрое. В результате боев, в ходе которых японцы ввели в действие большое количество авиации, танков и артиллерию, китайские части удержали свои позиции. Люкоуцзяо и Ванпин были разрушены бомбардировкой с воздуха. Одновременно с этим происходят мелкие стычки в Фынтае и на Бейпин-Тяньцзиньской железной дороге.

К 26 июля численность японских войск возросла до одной пехотной дивизии, четырех пехотных бригад, при сотне танков и бронемашин, 70—80 самолетах и около 100 орудиях. В район Бейпина с запада подходит 132-я пехотная дивизия китайских войск из состава 29-й армии. 26 июля происходит сражение в районе Бейпина, в самом Бейпине и на станции Ланфан (Бейпин-Тяньцзиньская ж. д.). Китайским войскам временно удается нарушить железнодорожное сообщение между Бейпином и Тяньцзинем. 28—31 июля военные действия развиваются в большем масштабе на всем фронте Бейпин-Тяньцзиньской железной дороги с явным перевесом на стороне японцев.

Японцы вводят в бой все свои части. Главный удар они наносят частям 29-й армии, расположенным в районе Бейпина. По железной дороге Бейпин—Суйюань японцы выставляют заслон против 143-й пехотной дивизии 29-й армии. Китайские части в этих боях показывают примеры стойкости и мужества. В течение трех дней они отбивают атаки японцев, которые поддерживались танками и авиацией. Воспользовавшись частичным выводом японских войск из Тунчжоу и Фынтая, китайцы атаковали эти пункты и захватили их. Гарнизон в Тунчжоу—около двух пехотных дивизий японского ставленника Инь Жу-гена—восстал, перебил японских инструкторов и присоединился к частям 29-й армии. Китайские части из состава 38-й пехотной дивизии 29-й армии захватывают в эти дни снова станцию Ланфан, а охранная китайская бригада в Тяньцзине вместе с полицией с боем занимает железнодорожные станции в городе, японский аэродром, где уничтожает несколько самолетов и ведет наступление на японскую концессию. Небольшой китайский отряд захватывает порт Тангу.



31 июля китайские части, истощенные непрерывными боями, не получая извне никакой поддержки, вынуждены покинуть район Бейпин — Тяньцзинь и отойти на юг, на новые позиции за реку Хуньхэ.

Этим заканчивается первый этап военных действий в Северном Китае. В этот начальный период военных операций со стороны китайцев принимала участие только 29-я армия, лишенная в разгаре событий единого руководства (генерал Сун Чже-юань, сославшись на болезнь, уехал на юг) и не получившая какой-либо поддержки со стороны Нанкина. Части 29-й армии были предоставлены самим себе, действовали на свой страх и риск, по собственной инициативе. Боевые действия их поэтому носили несогласованный, разрозненный характер, лишенный единства действий. В силу этих причин 29-я армия не сумела использовать об'ективно выгодную для нее обстановку.

В результате отхода китайских частей японцы захватили в свои руки важнейшие стратегические пункты Северного Китая (железнодорожный узел Бейпин — Тяньцзинь) и перерезали железнодорожную связь между провинциями Чахар и Суйюань и другими провинциями Китая.

Со своей стороны нанкинское правительство ограничилось только сосредоточением значительных сил в южной части провинций Хэбэй и Шаньдун вдоль проходящих здесь железнодорожных магистралей. Армии шаньсийского губернатора генерала Ян Си-шаня и шаньдунского — генерала Хан Фу-цзю получили приказ о подготовке к военным действиям. Одновременно северо-западное направление (Калганское) получило усиление благодаря переброске сюда 21-й и 84-й пехотных дивизий нанкинских войск. Общая численность сосредоточенных в данное время на севере китайских войск составляет: Бейпин-Ханькоуское направление—12—15 пехотных нанкинских дивизий численностью около 140 тыс. человек. Основное ядро армии расположено в южной части провинции Хэбэй. Передовые части (29-я армия) расположены в районе Лянсян. Тяньцзинь-Пукоуское направление—около 8—10 пехотных дивизий (в том числе 5 дивизий нанкинских) численностью до 100 тысяч человек. Главные силы—в районе Цанчжоу. Передовые части (29-я армия)—в районе Цзинхай. Суйюань-Калганское направление—около 15 пехотных дивизий численностью до 140 тыс. человек. Ядро этой армии составляют войска Ян Си-шаня из провинции Шаньси. Передовые части нанкинских войск—около 5 пехотных дивизий—занимают район Калган—Нанькоу.

Используя недостаточную активность китайских войск на юге провинции Хэбэй, японское командование основное свое внимание перенесло на северо-запад, в сторону Калгана. В первых числах августа после перегруппировки сил и получения свежих подкреплений (до $1\frac{1}{2}$ пехотных дивизий) японцы повели наступление вдоль Бейпин-Суйюаньской железной дороги на Нанькоу, одновременно угрожая Калгану с северо-востока — со стороны Душикоу. В операциях принимает участие около двух пехотных дивизий с большим количеством артиллерии и авиации. 5 августа японцы овладели станцией Нанькоу. Дальнейшее их продвижение было задержано китайскими войсками у нанькоуского горного прохода, в районе которого сейчас идут ожесточенные бои.

Наступление на северо-запад является очередной важнейшей задачей японского командования. Захват нанькоуского прохода и Калгана имел бы важнейшее стратегическое и политическое значение для японского империализма.

Очередной «инцидент», подстроенный 11 августа в Шанхае (инсценировка нападения китайских солдат на двух японских моряков), привел к сосредоточению там большой японской эскадры в составе 29 судов и высадке в тот же день японского десанта в 6—7 тыс. человек. Вслед за этим начались военные действия в Шанхае между японцами и китайским гарнизоном.

Первоначальные стычки между китайскими войсками в Шанхае и японским десантом развернулись в большое ожесточенное сражение, в котором с той и другой стороны принимают участие крупные пехотные части, артиллерия и авиация. Японцы ввели в бой бронетанковые отряды и поддерживают действия своих войск огнем военных кораблей. Инициатива в боях последних дней принадлежит китайским войскам, которые проявляют наступательный дух и настойчивость. 13 и 14 августа японцы очистили переправы через реку Сучжоу и отошли в направлении реки Ванпу. 16 августа китайские войска, введя в бой крупные силы, стремительной атакой захватили парк Хонкью, где были расположены японские батареи.

Наступление китайских войск продолжает развиваться успешно на всех участках шанхайского фронта. Китайское командование, повидимому, стремится ликвидировать японский десант до подхода свежих японских подкреплений. Сейчас в шанхайских боях со стороны китайцев участвуют охранный корпус, 87-я и часть 82-й пехотной дивизии.

Следует отметить блестящие действия китайской авиации. В шанхайских боях 13 и 14 августа китайские самолеты оказали огромную поддержку своим частям, успешно выдержали воздушный бой с японской авиацией и нанесли ей большие потери. В других воздушных боях последних дней китайским летчикам также удалось нанести ряд чувствительных ударов японской авиации.

Таким образом, военные столкновения, возникшие 8 июля в районе Люкоуцзяо и носившие, как утверждала английская печать, характер «локализованного конфликта», перешли в войну японского империализма против китайского народа, ставящую своей целью захват всего Китая.

А. НЕКРАСОВ.

Поднять темпы сельскохозяйственных работ

Прекрасный урожай хлебов убирает в этом году наша страна. Отовсюду идут радостные вести о высокой урожайности, о невиданных рекордах, о богатейших перспективах дальнейшего мощного укрепления колхозов и роста зажиточности колхозников.

Фронт уборки передвинулся сейчас с юга в центральные и восточные районы Союза. Данные, поступающие с мест, показывают, однако, что эти районы не извлекли для себя всех необходимых уроков из опыта уборки хлебов на Юге.

Обильный урожай этого года требовал всемерного усиления руководства уборкой, наилучшей организации труда колхозников и работы всех уборочных машин. К сожалению, это понято далеко не всюду.

Плохо ведет уборку группа центральных областей Союза: Горьковская, Ленинградская, Кировская и Калининская. На 10 августа эти области скосили от 39 до 63 процентов урожая. Такие темпы уборки об'ясняются прежде всего тем, что на полях совершенно неудовлетворительно используются механизмы. Партия и правительство снабдили эти области хорошими уборочными машинами — северными комбайнами. Прошлый год показал, что этими машинами можно убирать больше 200 гектаров хлеба за сезон. Между тем к 10 августа в Ленинградской области в среднем каждым северным комбайном убрано пока только 25 гектаров хлебов, в Горьковской области — 20, в Кировской и Калининской областях—по 22 гектара. Такое использование комбайнов приводит на деле к огромным потерям хлеба, к растягиванию сроков молотьбы.

Вслед за центральными районами допускают такие же ошибки и восточные районы. Оренбургская, Челябинская, Омская области, Казахстан неудовлетворительно убирают превосходный урожай. Отстает в уборке и Башкирия. К 10 августа Башкирия скосила всего лишь 30 процентов хлебов, тогда как соседняя Татарская республика скосила 49 процентов. И здесь причины неудовлетворительных темпов уборки те же. Достаточно сказать, что в Башкирии за все время уборки каждым комбайном в среднем убрано всего лишь 39 гектаров хлеба.

Мириться далее с таким положением нельзя. Промедление с уборкой играет на-руку врагам, всячески пытающимся свести на-нет результаты прекрасного урожая этого года.

Южные районы давно закончили косовицу хлебов. Но скосить хлеб еще не значит, что он убран. Многие южные области, в первую очередь Винницкая, Харьковская и Киевская, и некоторые центральные — Воронежская, Курская области, Мордовская АССР—совершенно неудовлетворительно молотят хлеб. И это в то самое время, когда возможностей быстро вести молотьбу стало больше. Парк комбайнов в Винницкой, Харьковской, Курской и Воронежской областях вырос в этом году вдвое. В Киевской области парк комбайнов увеличился в два с половиной раза.

Все дело в том, что молотьба предоставлена самотеку, ею никто не руководит. Винницкая область обмолотила всего лишь 37 процентов скошенного хлеба, Киевская—42, Харьковская — 52, Воронежская—25, Курская — 32, Мордовия — 18 процентов. Руководителям этих районов следует помнить, что их работу будут оценивать не по количеству скошенного хлеба, а по количеству полноценного зерна, собранного ими в государственные и колхозные амбары.

Южные районы допускают еще одну крупнейшую ошибку. В борьбе за высокий урожай исключительно велико значение лущения стерни. Это—важное средство борьбы с сорняками и вредителями. Лущение несет колхозам и совхозам дополнительные центнеры урожая. К сожалению, об этом кое-где забыли руководители. В Азово-Черноморском крае план лущения стерни выполнен к 10 августа всего на 19 процентов, хотя край в этом году значительно увеличил парк своих тракторов. Орджоникидзевский край выполнил план лущения стерни только на 4 процента, Одесская область — на 19 процентов, *Донецкая область* — на 16 процентов. Дальше терпеть такое отношение к важнейшему мероприятию по повышению урожайности нельзя.

Сельскохозяйственные работы текущего периода имеют совершенно исключительное значение для нашей страны, для всего народного хозяйства. Партийные и советские организации обязаны отдать себе в этом совершенно ясный отчет. Темпы и качество всех *сельскохозяйственных работ должны* быть круто подняты в самые ближайшие дни.

«Есть две тысячи гектаров!»

В Штейнгардтском районе Костю Борина знает стар и мал, знают, уважают и любят.

«Наш Костя, — говорят колхозники, — знатный человек. К товарищу Сталину ездил, орден Ленина у правительства заслужил. Сейчас в Академии учится, а все тот же, наш — общительность не теряет».

Кстати — о молодости Кости.

В памятный день, когда Борин выступал с кремлевской трибуны перед руководителями партии и правительства, товарищ Сталин обратил внимание на его молодость.

Сталин: Сколько вам лет?

Борин: Мне 27 лет.

Сталин: А выглядите вы совсем молодым.

Борин: Я молод, потому что я живу в Советской стране, где хорошо воспитывают и где хорошо жить. **(Аплодисменты).**

Молотов: Вот это хорошо сказано.

Тут же на совещании Борин рассказал о своих планах на будущее, и тов. Молотов посоветовал:

— Нужно расти дальше.

Костя крепко запомнил этот совет.

В один из осенних вечеров прошлого года вся станица провожала Костю Борина и Пашу Ковардак в Москву. Костя Борин стал слушателем Сельскохозяйственной академии им. Тимирязева. Год учебы прошел, год трудный для молодого студента, не имевшего специальной подготовки. Выручили настойчивое стремление к знаниям, напряженная работа над собой. Когда кончились занятия, Борину предложили отдых на курорте. Борин отказался.

В азово-черноморской печати появилось обращение Кости Борина ко всем молодым комбайнерам края.

— Давайте, товарищи, соревноваться на быстрейшую и отличную — без потерь — уборку обильного урожая.

С первых же дней аггрегат Кости Борина из двух «Сталинцев», работающих на сцепе, стал ведущим в крае.

Вражеское охвостье пыталось сорвать прекрасную работу аггрегата Борина. Не вышло. Руководство Штейнгардтской МТС, всячески пытавшееся сорвать работу аггрегата, было разоблачено, и краевой комитет вынес решение о привлечении к ответственности директора и других работников МТС. Борин поставил вопрос перед своими товарищами:

— Чем мы ответим на решение крайкома? Каждый из нас знает, что мы еще не все выжали из комбайна.

Тут же на собрании коллектив решает улучшить использование комбайна на уборке, повысить производительность труда. Тщательно обдумывают все детали дальнейшей работы.

Через сутки, подводя итоги, с радостью узнают, что за 22 рабочих часа убрано 175 гектаров — новое всесоюзное достижение.

Этот рекорд установлен молодыми работниками аггрегата. Выросли новые люди. Вторым комбайнером на аггрегате работает бывший штурвальный Афанасьев, а штурвальным на комбайне Афанасьева хорошо работает жена Кости — Лидия Борина.

Колхозник сельскохозяйственной артели им. Горького Султан Довляков стал под руководством Борина штурвальным, а *работавшая ранее штурвальным* Клавдия Вороная—теперь отличный комбайнер. Работая на «Коммунаре», она самостоятельно убрала 500 гектаров хлеба.

Закончив уборку у себя в Штейнгардтском районе, коллектив Борина помог Кущевскому зерносовхозу. Сейчас Борин возвратился в станицу Шкуринскую.

— За 28 рабочих дней,—рассказывает Борин,—мы убрали 2.040 гектаров хлеба, *в среднем по 73 гектара за рабочий день.* Но это только первая часть работы. Поспевает подсолнух, надо готовиться к его уборке. Наш аггрегат в текущую уборочную кампанию должен убрать не менее *3.000 гектаров. Но вот беда: до нового* учебного года остались считанные дни, а так хочется посмотреть результаты нашего соревнования.

В. Яковлев.

Ростов-Дон.

МЕТАЛЛ ЗА 15 АВГУСТА

(в тыс. тонн).

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	45,7	41,2	90,2
СТАЛЬ	57,9	45,7	78,9
ПРОКАТ	42,9	36,3	84,7

УГОЛЬ ЗА 15 АВГУСТА

(в тыс. тонн).

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	400,8	330,6	82,5
ПО ДОНБАССУ	233,3	200,9	86,1

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 16 АВГУСТА

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых (ЗИС)	221	190	86,0
Автомашин легковых (ЗИС)	19	5	26,3
Автомашин грузовых (ГАЗ)	428	420	98,1
Легковые «М-1»	79	69	87,3

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

16 августа на железных дорогах Союза погружено **99.821** вагон—**101,9** проц. плана, выгружено **95.132** вагона—**95,4** проц. плана.

НА КОЛХОЗНЫХ РЫНКАХ ЛЕНИНГРАДА

ЛЕНИНГРАД, 17 августа. **(Корр. «Правды»).** Из месяца в месяц растут обороты 23 колхозных рынков Ленинграда. Каждое утро к рыночным воротам движутся тяжело нагруженные возы и автомашины. Колхозники везут в город овощи, фрукты, мясо, молоко, масло.

В первом полугодии на колхозных рынках продано товаров на 100.700 тысяч рублей — почти на две трети больше, чем за тот же срок в прошлом году. В июле оборот увеличился до 17 миллионов рублей, а за 15 дней августа составил более 11 миллионов рублей.

Колхозные рынки уже становятся тесными. Спешно строятся новые павильоны, склады, корпуса. На Кировском рынке строят холодильник, на Большой Охте оборудуют новую молочно-контрольную станцию. Реконструируются Клинский и Мальцевский рынки. Для взвешивания колхозных продуктов установлено 200 новых циферблатных весов. Оборудовано 525 квадратных метров *холодильных прилавков.*

Цены на все колхозные продукты быстро снижаются. Последние 15 дней в этом отношении наиболее показательны. Свинина подешевела на 50 коп. за килограмм, *десяток яиц* — на 70 копеек, помидоры — на 1 рубль за килограмм, сметана — на 75 коп., крупная рыба — на 1 рубль и т. д.

ПРЕДОКТЯБРЬСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ШАХТЕРОВ

КАРАГАНДА, 17 августа. (ТАСС). Стахановцы и ударники Карагандинских шахт, включившись в предоктябрьское соревнование, дают много примеров высокой производительности труда. Лучший врубовый машинист Карагандинского бассейна тов. Баженок поставил 13 августа новый рекорд: *он за три с половиной часа зарубил лаву* в 220 метров. Норму он выполнил в этот день на 240 проц. Тов. Баженок добился высокой производительности благодаря своевременной подготовке лавы и тому, что *машина содержится в образцовом порядке.* Этот рекорд был перекрыт помощником врубового машиниста шахты им. Горького стахановцем тов. Щербиным. Заменив заболевшего машиниста, он выполнил норму на 250 *проц.*

УСПЕХ ЗАЙМА УКРЕПЛЕНИЯ ОБОРОНЫ СССР

Исключительной популярностью пользуется заем укрепления обороны Союза ССР среди населения Советского Памира. К 15 августа трудящиеся Горно-Бадахшанской пограничной области (Таджикская ССР) подписались на 730 тыс. рублей, превысив на 55 тыс. рублей сумму подписки прошлого года. С большим под'емом проходит реализация займа среди памирских колхозников-животноводов. В центре области — в г. Хороге — подписка на заем достигла 301 тыс. рублей, что значительно превышает прошлогоднюю.

* * *

С каждым днем растет сумма подписки в новом городе Советского Дальнего Востока—Комсомольске-на-Амуре. Трудящиеся Комсомольска подписались на 9.089 тыс. рублей, превысив на 4.039 тыс. рублей подписку на заем прошлого года.

* * *

С огромным под'емом проходит подписка на заем в Чиатурском районе (Грузинская ССР). Трудящиеся г. Чиатуры подписались на 2.024 тыс. рублей — на 497 тыс. рублей больше, чем в прошлом году. Во всем районе подписка достигла 2.575 тыс. рублей.

* * *

Подписка на заем в Кандалакшском районе (Карельская АССР) достигла 3.118 тыс. рублей, превысив на 221 тыс. рублей подписку на заем прошлого года.

НОВЫЕ СТАЛЕЛИТЕЙНЫЕ ЦЕХИ

На заводе им. Коминтерна (Омск) построен *новый сталелитейный* цех, который уже выдал свыше тысячи тонн стали. Стоимость строительства — почти два миллиона рублей. Новый цех обеспечит стальным литьем производство плугов на сибирских заводах *сельскохозяйственного машиностроения.*

В ближайшее время в Омск для приемки цеха выезжает правительственная комиссия.

В этом году сдается в эксплоатацию новый сталелитейный цех на Челябинском заводе им. Колющенко. Его мощность — восемь тысяч тонн литья в год. Пуск в Челябинске нового сталелитейного цеха позволит значительно увеличить выпуск плугов для Челябинского тракторного завода.

НА СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

После полудня 16 августа возобновился дрейф полярной станции «Северный полюс». 17 августа, в 13 часов, льдина с дрейфующей станцией находилась уже на 87 градусе 08 минуте широты и 2 градусах восточной долготы. Над полюсом отмечена незначительная высокая облачность. Ветер восточный — юго-восточный силой в два балла. Видимость с 20—50 километров снизилась до 2—4 километров. Температура—минус три градуса.

ХРОНИКА

Приказом Народного Комиссара Путей Сообщения СССР тов. Огнев А. С. назначен начальником паровозного депо Тула, Дзержинской железной дороги.

* * *

Инициатор стахановского движения в обувной промышленности орденоносец Н. С. Сметанин назначен заместителем директора обувного гиганта — фабрики «Скороход».

ЗАКРЫТИЕ ПОЛЬСКОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСУЛЬСТВА В ТБИЛИСИ И ПОЛЬСКОГО КОНСУЛЬСТВА В ХАРЬКОВЕ

В результате дипломатических переговоров между Правительством СССР и Правительством Польской Республики по вопросу о консульской сети, Правительство Польской Республики приняло решение о закрытии с 1 декабря сего года Генерального Консульства в Тбилиси и Консульства в Харькове. (ТАСС).

ОТОВСЮДУ

◆ **Возвращение акад. Л. А. Орбели из Парижа.** В Ленинград возвратился из Франции акад. Л. А. Орбели — делегат СССР на XI международном психологическом конгрессе, только-что закончившем свою работу в Париже.

◆ **«Моссовет» в Беринговом проливе.** 15 августа пароход «Моссовет» вошел в Берингов пролив, завершив первый сквозной полярный рейс с запада на восток.

◆ **Радиопередача с Тушинского аэродрома.** Сегодня, в 15 часов по московскому времени, начнется трансляция традиционного праздника авиации. Микрофон «Последних известий по радио» будет установлен рядом с командным пунктом праздника на аэродроме Центрального аэроклуба СССР им. Косарева в Тушине.

◆ **Завод цинковых белил.** В Орджоникидзе построен завод цинковых белил, использующий в качестве сырья отходы цинкового производства. Проектная мощность завода — одна тонна сухих белил в сутки.



Комсомольцы-учлеты Сталинского районного аэроклуба (Москва). Слева направо: **Александр Колчин** (бригадир Электрозавода), **Тимофей Фатеев** (рабочий-меховщик) и **Иван Фадеев** (слесарь завода «Стандартизатор»).

Фото В. Руйковича.

Вечер работников авиационной промышленности

Вчера в Центральном парке культуры и отдыха им. Горького собрались рабочие, инженеры и служащие авиационной промышленности столицы. Здесь же открылась авиационная выставка. Парк украшен портретами Ленина и Сталина, руководителей партии и правительства. На одной из аллей выставлены портреты Героев Советского Союза тт. Шмидта, Водопьянова, Молокова, Чкалова, Байдукова, Белякова, Громова, Леваневского. На другой аллее — портреты знатных людей авиационной промышленности.

В Зеленом театре состоялся митинг, на котором присутствовало более 15 тыс. человек. В почетный президиум, по предложению Героя Советского Союза тов. Чкалова, под бурные аплодисменты избираются товарищи Сталин, члены Политбюро и тт. Ежов, Хрущев, Димитров, Тельман, Хозе Диас.

В президиуме собрания — нарком оборонной промышленности тов. Рухимович, секретарь МГК ВКП(б) тов. Братановский, тов. А. Н. Туполев, конструктор тов. Микулин, Герои Советского Союза тт. Чкалов и Беляков, стахановцы авиационной промышленности.

Яркую речь, часто прерывавшуюся аплодисментами, произнес тов. Рухимович. С речами выступили также Герои Советского Союза тт. Чкалов и Беляков и рабочий завода им. Фрунзе орденоносец тов. Афанасьев.

Присутствовавшие на митинге послали приветствие товарищу Сталину.

Серные минеральные источники

ТБИЛИСИ, 17 августа. **(Корр. «Правды»).** Исключительные лечебные свойства тбилисских серных минеральных источников были известны давно.

В различных учреждениях царского правительства не раз обсуждался вопрос об использовании тбилисских минеральных источников, однако дело дальше разговоров не пошло, хотя всем было известно, что источники весьма ценны.

Четыре года назад в Тбилиси, на Коммунальной улице, на берегу Куры, было начато строительство большого ванного здания. Строить здание пришлось в исключительно сложных геологических условиях. Всюду появлялись подпочвенные грязи и серная вода. Пришлось проделать большие земляные работы.

Сейчас белое здание с массивным фасадом, украшенным замечательными колоннами и портиками, готово. В нем — 61 мраморная ванна и 2 ванны «люкс». Пять ванн с проточной серной водой предназначены, как говорят врачи, специально для «гимнастики сердца». На новом курорте будут лечиться больные ревматизмом, подагрой, пораженные болезнями сердечно-сосудистой системы. Пропускная способность курорта — 1.200 больных в день.

Строители курорта сделали все, чтобы больной не только лечился, но и получал после процедур необходимый отдых. Стены окрашены в мягкие, приятные цвета. Высокий разноцветный стеклянный потолок дает много света. Много хорошо оборудованных комнат отдыха, чудесных террас, балконов.

Новый курорт на-днях примет первых больных.

М. Мезенин.

СНОВА О ТАКСИ

О непорядках в московском таксомоторном хозяйстве писалось и говорилось немало. Много горьких и справедливых упреков раздается по адресу «Мосавтотранса» на стоянках такси, где сотни москвичей вынуждены часами толпиться в очередях, чтобы обрести право доехать до нужного места.

Пятьсот таксомоторов, которыми располагает сегодня Москва, не могут удовлетворить ее четырехмиллионное население. По решению правительства столица получает и будет получать все большие количества новых такси. К концу нынешнего года на оживленных московских улицах должно быть уже 1.000 таксомоторов. В будущем году число их предполагается увеличить до 2.500, а к концу третьей пятилетки — до 9.000. Но это — дело будущего. Пока же остро стоит вопрос о наиболее рациональном использовании имеющегося фонда и тщательной подготовке к приему новых машин.

Прекрасные лимузины «М-1», прибывающие сейчас для пополнения московских таксомоторных парков, встречают здесь далеко не любезный прием. Половина имеющихся в наличии машин из-за отсутствия гаражей сейчас уже стоит под открытым небом. Новый таксомоторный парк, рассчитанный на 630 машин, строится преступно медленно. Работники «Мосавтотранса» с тревогой думают о зиме и рыскают по городу в поисках «пристанища» для новых такси. Если москвичи, часами ожидающие такси на стоянках, мечтают о тысяче машин к концу года, то в «Мосавтотрансе» каждая новая партия такси вызывает растерянность: некуда их ставить!

Много раз подвергалось осуждению неправильное использование таксомоторов. Избиратели резко критиковали Московский совет за из'ятие такси с улиц и передачу их различным учреждениям в ущерб интересам городского транспорта. В прошлом году, например, было из'ято свыше 200 такси. По распоряжению руководителей Московского совета они были розданы различным организациям и предприятиям города. Подобное разбазаривание такси было признано недопустимым и временно прекратилось.

Сейчас снова наблюдаются попытки отдельных учреждений обзавестись машиной за счет таксомоторных парков. Совсем недавно «Мосавтотранс» получил предписание Моссовета отдать 11 такси: 5 машин «Мострамвайтресту», 1—тресту блочного строительства, 1 — редакции газеты «Московский транспортник», 1 — заводу СВАРЗ, 1 машину прихватило себе само транспортное управление Моссовета, и так далее.

Вряд ли вызовет одобрение избирателей подобная «щедрость» Моссовета, проявляемая в ущерб интересам граждан.

Есть еще один вид использования такси не по прямому назначению: машины снимаются с улиц и сдаются на определенный срок тому или иному учреждению. Правда, сейчас такие случаи стали реже, чем, скажем, в прошлом году, но окончательно не изжиты. Управлению общественного питания Москвы потребовались на три дня 7 такси. Пожалуйста! Опытно-испытательный воздухоплавательный дивизион попросил дать на денек три машины. Извольте! Издательство газеты «Московский строитель» просит машину. Как отказать? Таких случаев немало. Такси первого таксомоторного парка Москвы по заявкам учреждений в июне и июле сделали около 300 машино-дней.

Использование такси для нужд учреждений — прямое ущемление интересов граждан. Пора это, наконец, понять и с этим делом покончить.

Л. Железнов.

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ВЕЛОТУР

Лучшие советские велосипедисты, участвующие в первом советском велотуре, уже проехали 960 километров — больше трети пути. Преодолено немало трудностей. Из Орла путь велосипедистов лежал по размытой ливнем грунтовой дороге. Трудным был пятый этап — Кролевец—Чернигов.

Орденоносец Михаил Рыбальченко — победитель недавнего украинского велотура — на протяжении пяти пройденных этапов лучше других велосипедистов «расправлялся» с этими трудностями. В Туле он надел алую майку победителя этапа и никому ее не отдавал.

На первых этапах вторым приходил Вершинин. Но сейчас у него выявились сильные конкуренты. В Кролевец (4-й этап) вторым приехал спартаковец Гайнеман, в Чернигов (5-й этап) *вторым приехал* динамовец Тарачков, третьим — спартаковец Чистяков. Команда Наркомата обороны, занимавшая после четырех этапов первое место, на пятом этапе уступила первенство динамовцам.

* * *

КИЕВ, 17 августа. **(Корр. «Правды»).** Сегодня днем в Киеве финишировали 108 участников всесоюзного велопробега. Первым из гонщиков закончил шестой этап тов. Денисов (Москва, «Динамо»), покрывший расстояние от Чернигова до Киева за 4 часа 11 минут 58 секунд, вторым — тов. Рыбальченко. Лидером пробега попрежнему остается тов. Рыбальченко, покрывший все расстояние от Москвы до Киева (960 километров) за 34 часа 34 минуты 35 секунд. Командное первенство среди гонщиков принадлежит команде «Динамо».

ФУТБОЛЬНЫЙ МАТЧ ДЕТСКИХ КОМАНД БАСКОНИИ И МОСКВЫ

В одном из подмосковных санаториев отдыхают находящиеся в СССР дети басков—бойцов республиканской Испании. Среди детей имеется хорошо сыгранная футбольная команда. Юные футболисты систематически тренируются.

В ближайшие дни предполагается устроить в Москве футбольный матч между испанской детской командой и одной из московских команд школьников, участвовавших в розыгрыше детского футбольного *первенства столицы. Матч состоится* на стадионе Юных пионеров.

* * *

После возвращения из-за границы футболисты московского спортивного общества *«Спартак» провели вчера первый матч* на первенство СССР. Они играли против киевской команды «Динамо». Матч окончился победой киевлян со счетом 2 : 1.

НЕФТЕПРОВОД ИШИМБАЕВО — УФА

Заканчиваются последние работы на строительстве нефтепровода Ишимбаево—Уфа, протяжение которого 165 километров. В начале сентября по нефтепроводу можно будет перекачивать первую нефть. Стоимость строительства 16 миллионов рублей, пропускная способность 1.200 тысяч тонн нефти в год.

В районе прокладки нефтепровода протекает река Белая. Здесь пришлось трубы прокладывать по дну реки. С этой работой прекрасно справились эпроновцы.

ПРОИСШЕСТВИЯ

✻ **Случай на берегу реки Синички.** 16 августа в конце дня со двора дома № 18 по Крюковской улице (Москва) исчезли двое мальчиков—6-летний Валя Ефаненков и 7-летний Сережа Морозов. О загадочном их исчезновении было немедленно сообщено во все отделения милиции, в детские комнаты вокзалов, в больницы. Поиски не увенчались успехом.

Вчера утром отец пропавшего Вали Ефаненкова — П. Т. Ефаненков, шофер райдоротдела Сталинского района, в поисках детей у реки Синички, протекающей мимо их двора, увидел свежий обвал песчаного грунта. Начав разрывать яму, Ефаненков вскоре увидел детскую руку. Оба мальчика оказались уже мертвыми. Обвал, повидимому, произошел во время игры детей на берегу. Расследование продолжается.

Наркомтяжпром извещает, что гроб с телом члена ЦИК СССР, директора завода им. Петровского тов. **БИРМАНА С. П.** сегодня, в 17 часов, устанавливается в клубе НКТП (площадь Ногина). Кремация состоится сегодня в 24 часа.

Завтра, 19 августа, доступ к урне с прахом тов. **Бирмана С. П.** будет открыт с 10 часов до 16 час. 30 мин. Вынос урны *19 августа, в 17 часов. Похороны на Ново-Девичьем кладбище.*

В ТЕАТРАХ И ПАРКАХ:

Театр им. Евг. ВАХТАНГОВА | МНОГО ШУМУ ИЗ НИЧЕГО.

МОСК. ДРАМАТИЧЕСКИЙ (в пом. Госет'а, М. Бронная, д. 2) — Неизбежность; ПЕРВЫЙ РАБОЧИЙ (в пом. т-ра им. Вс. Мейерхольда) — сп. отменяется. Бил. возвращаются по месту покупки; ОПЕРЕТТЫ (Зеркальн. т-р сада «Эрмитаж») — утро по умен. ценам — Продавец птиц. Нач. в 12.30 дня. Веч. — вм. сп. Сорочинская ярмарка пойдет Цыганская любовь. Бил. действительны. Нач. в 8.15 веч.

ЦПКиО им. М. ГОРЬКОГО—ЗАКР. ДРАМ. Т-Р— сп. Саратовского обл. драм. т-ра — утро — ЖИВОЙ ТРУП. Нач. в 12 ч. дня. Веч.—РЕВИЗОР.

ПАРК ЦДКА площ. Коммуны, 2. Тел. АТС К 4-41-91.

ДРАМАТИЧЕСК. ТЕАТР Нач. в 8 ч. веч. | Сп. 1-го Государств. Украинского театра им. Т. Шевченко — УСТИМ КАРМАЛЮК. Утро — по умен. ценам — Запорожец за Дунаем. Нач. в 12.30 дня.

ЭСТРАДНЫЙ ТЕАТР Нач. в 9 ч. веч. | Леонид УТЕСОВ и его джаз-оркестр, Вс. Аксенов, Н. Ронич, ансамбль «Вихрь» и др. Конферансье П. Г. Райский. Дирижер П. М. Фурман.

ЦПКиО им. М. Горького ЗЕЛЕНЫЙ ТЕАТР. Сегодня последний сп. Моск. Гос. театра оперетты —СОРОЧИНСКАЯ ЯРМАРКА. Специальная пост. для Зеленого театра засл. арт. республики Ярона. Нач. в 9 ч. в. Цены снижены от 2 до 10 р. Все виды льготных талонов можно обменивать на билеты оперетты с соответствующим перерасчетом.

ЦПКиО им. М. Горького ЦИРК ШАПИТО (новое здание). Сегодня последняя гастроль ЮРИЯ ДУРОВА. 3 ПРЕДСТАВЛЕНИЯ: в 4, 6.30 и 9 ч. веч. 19 августа первая гастроль Н. П. ГЛАДИЛЬЩИКОВА.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-15-88; Партийного — Д 3-10-86; Сов. строительства — Д 3-11-12; Военного — Д 3-32-67; Сельскохозяйственного — Д 3-10-83; Промышленности и транспорта — Д 3-11-04; Торгово-финансового — Д 3-15-84; Иностранного — Д 3-11-09; Информации — Д 3-15-80; Писем — Д 3-15-89 и Д 3-32-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Искусства — Д 3-11-06; Местной сети — Д 3-15-47; Фельетонов — Д 3-33-65; Критики и библиографии — Д 3-11-07; Иллюстрационного — Д 3-33-85; Секретариата редакции — Д 3-15-64. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—31491. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 639.